



ПРОГРАММЫ ПАРТИИ «ЯБЛОКО»

Том 3 • Книга 3

Москва, 2026

БОЛЬШОЙ ПЕТЕРБУРГ. XXI ВЕК

Концептуальная стратегия развития мегаполиса



БОЛЬШОЙ ПЕТЕРБУРГ. ХХІ ВЕК

Концептуальная стратегия развития мегаполиса

«Большой Петербург» — это реальные, а не давно устаревшие административные границы города. Это шестимиллионный мегаполис, включающий жителей петербургских пригородов в Ленинградской области, которые идентифицируют себя с городом, работают, отдыхают и лечатся в нем. Это пространство дачных поселков, рекреационных территорий и исторических достопримечательностей, которые ежедневно привлекают петербуржцев.

Руководитель проекта

Г.А. Явлинский

Заместители руководителя:

М.И. Амосов

Н.И. Рыбаков

А.В. Финогенов

Экспертный совет:

Б.Л. Вишневский

А.А. Кобринский

А.А. Палевич

Группа разработчиков:

Е.И. Колесова (руководитель группы)

А.С. Холоднов

К.В. Кукушкин

Д.Е. Горохов

Н.Л. Туров

И.А. Замотина

М.В. Протасовская

© РОДП «ЯБЛОКО»

Санкт-Петербург

2014 г.

4		ВВЕДЕНИЕ
5		ГЛАВА I. О КОНЦЕПТУАЛЬНОЙ СТРАТЕГИИ
8		ГЛАВА II. СМЫСЛЫ, МИССИЯ И ЦЕЛИ РАЗВИТИЯ ГОРОДА В XXI ВЕКЕ
17		ГЛАВА III. ЖИТЕЛИ ГОРОДА
25		ГЛАВА IV. ОБРАЗ ЖЕЛАЕМОГО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА XXI ВЕКА
66		ГЛАВА V. КАК УПРАВЛЯТЬ, ЧТОБЫ СОЗДАТЬ ТАКОЙ ГОРОД?
78		ГЛАВА VI. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ДРАЙВЕРЫ ГОРОДА
85		ГЛАВА VII. ШАГИ ПО РЕАЛИЗАЦИИ

Санкт-Петербург — уникальный мегаполис, который изначально задумывался и строился именно как центр экономических и культурных взаимодействий между Россией и Западом. Уникальность Санкт-Петербурга заключается и в том, что город исходно создавался как проект по организации новой жизни в России. Это предназначение Санкт-Петербурга должно сохраняться и в дальнейшем. Для того чтобы его реализовывать, необходимо понимать, как изменяется вектор развития крупных городов в современном мире и что необходимо сделать для того, чтобы включиться в этот процесс.

В современном мире растет роль городов и городских агломераций как глобальных, надгосударственных, самостоятельных единиц финансовой, экономической, инновационной, образовательной и культурной активности. Именно города, а не государства, начинают конкурировать друг с другом как глобальные центры.

В систему глобальных городов мира пока входит только Москва, и то только благодаря экстенсивным показателям, таким как столичный статус, высокая численность населения, высокая концентрация экономических, финансовых и кадровых ресурсов. Россия — слишком большая страна для того, чтобы быть представленной в мире только одним глобальным городом. Поэтому усиление роли Санкт-Петербурга в мире — общегосударственный проект городского развития, который как и 300, 200, 100 лет назад призван стать эталоном, стратегическим ориентиром развития для других городов и регионов России.

Санкт-Петербург входит в пятерку крупнейших мегаполисов Европы по численности населения и вынужден бороться за лидерство среди глобальных городов континента. В современном мире нет примеров неглобальных городов с достойным уровнем жизни. Третьеразрядный экономический центр с многомиллионным населением обречен на бедность. Лидерства в глобальной конкуренции городов Санкт-Петербург может достичь, двигаясь только по интенсивному пути развития, а не экстенсивному.

ИНТЕНСИВНОЕ РАЗВИТИЕ ПОДРАЗУМЕВАЕТ:

- 1 Фокусировку внимания на производстве знаний и уникальных продуктов, а не на рутинном индустриальном производстве.
- 2 Создание условий для удержания в городе и привлечения самых активных, талантливых и образованных людей, а не малограмотных трудовых мигрантов.
- 3 Использование самых передовых технологий в сферах транспортного, инженерного обеспечения, гражданского строительства, а не тиражирование давно устаревших решений и форматов.
- 4 Реальное повышение качества жизни горожан, в том числе в сфере общественной безопасности и охраны окружающей среды, а не продолжение практики формальных отчетов на базе недостоверной статистики.

ГЛАВА I.

О КОНЦЕПТУАЛЬНОЙ СТРАТЕГИИ

1.1. АНАЛИЗ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ДОКУМЕНТОВ ПРЕДЫДУЩЕГО ПЕРИОДА РАЗВИТИЯ

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ДОКУМЕНТЫ ПРЕДЫДУЩЕГО ПЕРИОДА РАЗВИТИЯ

С 1990-ых годов в Санкт-Петербурге разрабатываются документы социально-экономического планирования.

В 1997 году появился стратегический план и только в 2013-м — стратегия социально-экономического развития города до 2025 года.

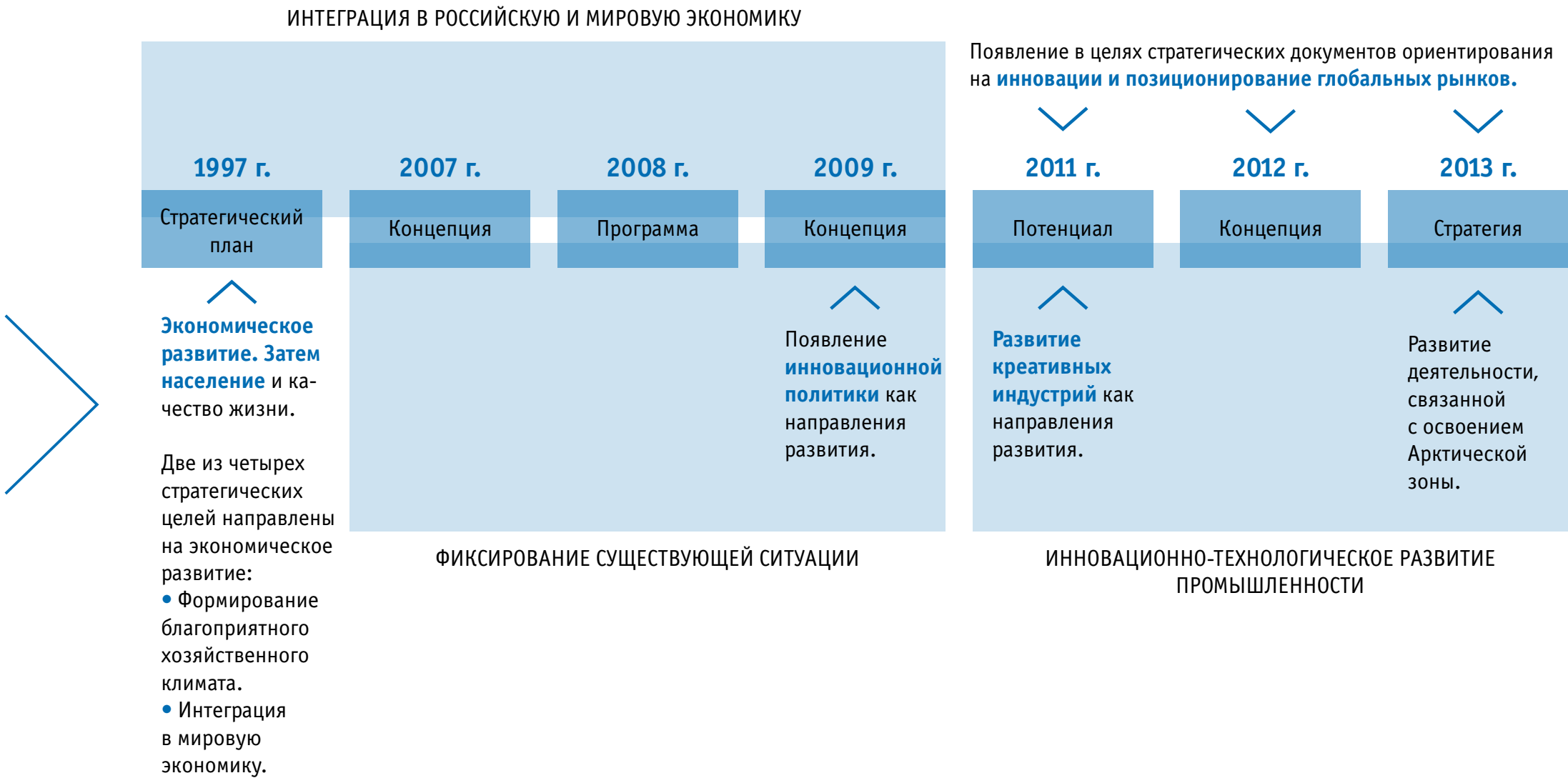
В рамках промежуточных проектов программ и концепций также были сделаны попытки обозначить приоритеты развития.

С 1997 по 2009 год стратегические документы направлены на экстенсивное экономическое развитие на базе имеющегося потенциала.

С 2011 года появляются документы, в которых в фокусе находится уже инновационное развитие.

Во всех документах прослеживаются одинаковые проблемы нереализованности обозначенных направлений и мероприятий, отсутствие преемственности в поставленных целях развития.

Генеральный план города – единственный документ территориального планирования Санкт-Петербурга современной эпохи – был плохо согласован с экономическими приоритетами развития и быстро потерял экономическую актуальность. О проблемах действующего с 2005 года Генерального плана города будет рассказано в главе IV «Образ желаемого Санкт-Петербурга XXI века»



1.2. О КОНЦЕПТУАЛЬНОЙ СТРАТЕГИИ

Многие относятся к стратегическим документам скептически, и для этого есть основания. Практически **все принимаемые в настоящий момент в России стратегические документы делятся на два типа. Первый тип — книги благих и теоретических пожеланий.**

Такие стратегии не отталкиваются от реального анализа ситуации на территории, реальный стратегический выбор заменяют стандартным набором штампов о качестве жизни и инновациях. **Второй тип документов — многотомный план капитальных вложений,** пред-

ставляет собой попытки сформулировать, что произойдет, если доходы бюджета города будут расти бесконечно и экономическая ситуация будет только благоприятной. Такой подход приводит к тому, что самый обычный

стратегический документ представляет собой примерную смету экстенсивного увеличения расходов и доходов на существующие виды деятельности органов государственной власти разных уровней.

ОТЛИЧИЕ "КОНЦЕПТУАЛЬНОЙ СТРАТЕГИИ БОЛЬШОГО ПЕТЕРБУРГА" ОТ ОСТАЛЬНЫХ СТРАТЕГИЙ, ПРОГРАММ, ГЕНЕРАЛЬНЫХ ПЛАНОВ

-  **Независимый процесс разработки** Стратегии. У данной работы нет жесткого заказчика. Вследствие этого Стратегия защищена от роли очередного обоснования правильности текущей деятельности заказчика. Стратегия исходит из реализации фундаментального принципа развития - трансформации существующих схем деятельности городского управления из экстенсивных в интенсивные.
-  **Производится реальная и объективная проблематизация** развития. Стратегия не скрывает существующих городских проблем, в том числе управленческих, а предлагает их решение.
-  **Стратегия работает с базовой основой реализации** своих решений – вопросами городского управления, как в аспектах проблемного анализа, так и в аспектах необходимых реформ.
-  **Объектом стратегирования** является единая социально-экономическая и градостроительная система – Санкт-Петербургская агломерация или «Большой Петербург». Над решениями не довлеют рамки административных границ и формальных зон ответственности Правительств Санкт-Петербурга и Ленинградской области.
-  **Стратегия объединяет** экономическую и пространственную рамку – все решения выложены на карту. Создается основа для учета концептуальных решений в последующих документах как экономического, так и территориального планирования.
-  **Проектные предложения Стратегии фокусируются** не на достижении формальных отчетных показателей, а на всесторонней демонстрации принципов развития, соблюдение которых позволит сделать реальный скачок в достижения глобально конкурентоспособного уровня проживания и самореализации жителей Большого Петербурга.
-  **Сделана фокусировка** не на перечне «жестких» проектов, а на максимально понятном описании характера решений по развитию в разных сферах городской жизни в виде карт, схем, рисунков.
-  **Концептуальная стратегия учитывает**, а не игнорирует наработки прошлых документов развития – принятой стратегии 2013 года, действующего генерального плана, многочисленных исследовательских и экспертных работ.
-  **Стратегия не пытается выглядеть** готовым рецептом для роста, а работает как реальный документ компромисса между разными участниками городской жизни, как концептуальная основа для будущего программирования в логиках формализованных программ, генеральных планов.

ГЛАВА II.

СМЫСЛЫ, МИССИЯ И ЦЕЛИ РАЗВИТИЯ ГОРОДА В XXI ВЕКЕ

Миссия Петербурга — город, где рождаются ценности. Это означает, что Петербург — это пространство, где люди чувствуют себя безопасно, комфортно и равноправно, где есть возможности для реализации профессионального, творческого и социального потенциалов развития.

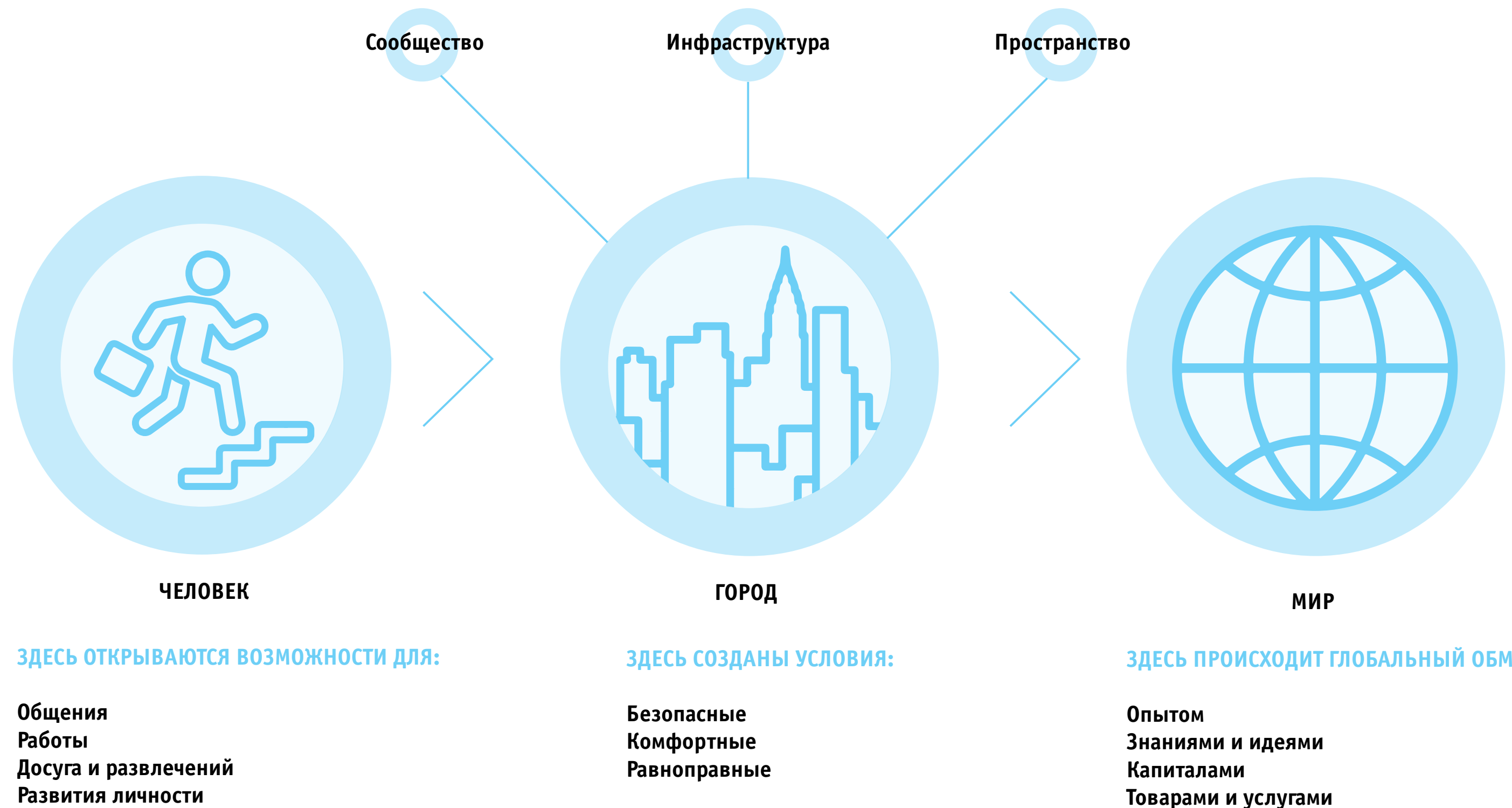
Важно отметить, что использование коммуникационного потенциала Петербурга должно происходить не только в традиционном понимании его как международного транспортного узла (морской порт, авиационный хаб), но и в понимании города в качестве центра образования и профессиональной самореализации молодежи не только со всего пост-советского пространства, но и от Лиссабона до Владивостока.

СТРУКТУРА СИСТЕМЫ ЦЕННОСТЕЙ, КОТОРУЮ ПЕТЕРБУРГ СМОЖЕТ ПРЕДЛОЖИТЬ СВОИМ ЖИТЕЛЯМ (от базовых потребностей к высшим)



2.1. ПЕТЕРБУРГ В МИРЕ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ — ГЛОБАЛЬНЫЙ КОММУНИКАЦИОННЫЙ ЦЕНТР



2.1. ПЕТЕРБУРГ В МИРЕ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ — ГОРОД, ЗАРАБАТЫВАЮЩИЙ ДЕНЬГИ



2.2. ПЕТЕРБУРГ В РОССИИ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ — ГОРОД, РОЖДАЮЩИЙ СОБЫТИЯ,

ФОРМИРУЮЩИЙ МИРОВУЮ СОБЫТИЙНУЮ ПОВЕСТКУ В РАЗЛИЧНЫХ СФЕРАХ, ОТ ЭКОНОМИКИ ДО КУЛЬТУРЫ

- Чтобы быть успешным, город должен стать интересным и создавать условия для событий.
- События должны встраиваться в контекст городской жизни, а не отгораживаться от нее.
- Регулярное проведение событий положительно влияет на городскую экономику и среду.
- Инвестиции в подготовку событий должны давать долгосрочный эффект для развития города.



2.3. ПЕТЕРБУРГ ДЛЯ ЛЮДЕЙ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ — ПРОСТРАНСТВО БЕЗОПАСНОГО, КОМФОРТНОГО И РАВНОПРАВНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ЛЮДЕЙ И РОЖДЕНИЯ СМЫСЛОВ

Город, развивающийся в интересах своих жителей — это город, который сможет проводить системную политику по повышению качества жизни.

ОСНОВНЫМИ ЗАДАЧАМИ РАЗВИТИЯ ПЕТЕРБУРГА ЯВЛЯЮТСЯ:

УДОБНОЕ ДЛЯ ЖИЗНИ ГОРОДСКОЕ ПРОСТРАНСТВО ВО ВСЕХ ГОРОДСКИХ РАЙОНАХ

Формирование нового качества городской среды и добавление отсутствующих на территории функций, что, в том числе, позволит создать несколько под-центров качественной и разнообразной занятости. А это в свою очередь сформирует вектор развития не в форме экстенсивного «расползания» многоэтажных городских «слобод», а в формате придания новым районам и городам-спутникам качества и разнообразия жизни крупного города.

При работе с городской территорией важно реализовывать несколько моделей развития, в зависимости от существующей проблематики: непарадный центр города, промышленные территории (в том числе исторический «серый пояс»), городские окраины (спальные районы, города-спутники), территории зеленых насаждений.

ЭФФЕКТИВНАЯ И УДОБНАЯ ГОРОДСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Формирование эффективной инженерной инфраструктуры позволит дать дополнительный импульс развитию высокотехнологичной промышленности в городе, остановит опережающий рост расходов на ЖКХ, привлечет частных инвесторов. Жители приобретут возможность получать жилищно-коммунальные услуги нового качества, не переплачивая за них. При реализации транспортной политики Петербург станет городом, где меньше пробок, где можно комфортно перемещаться пешком и в общественном транспорте.

ЭФФЕКТИВНОЕ ГОРОДСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ

Формирование эффективной системы управления не только в масштабе Санкт-Петербурга, но и в масштабе Большого Петербурга (с агломерационными территориями). Запуск реальной системы местного самоуправления, с бюджетными доходами и ответственностью.

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ

Чтобы быть конкурентоспособным и инвестиционно привлекательным, город должен стать удобным для проведения всесезонных международных событий культурной и экономической направленности. Петербургу важно добиться максимальной капитализации творческого потенциала города, развития туристических услуг и конгрессной деятельности. Каждое проводимое событие создает значительный синергетический эффект и способствует локализации в Санкт-Петербурге самых прибыльных звеньев цепочки создания стоимости глобальных корпораций (управление, дизайн, инновационные разработки, проектирование, дистрибуция).

Возможность реализации своего потенциала:

- Профессионального
- Творческого
- Социального

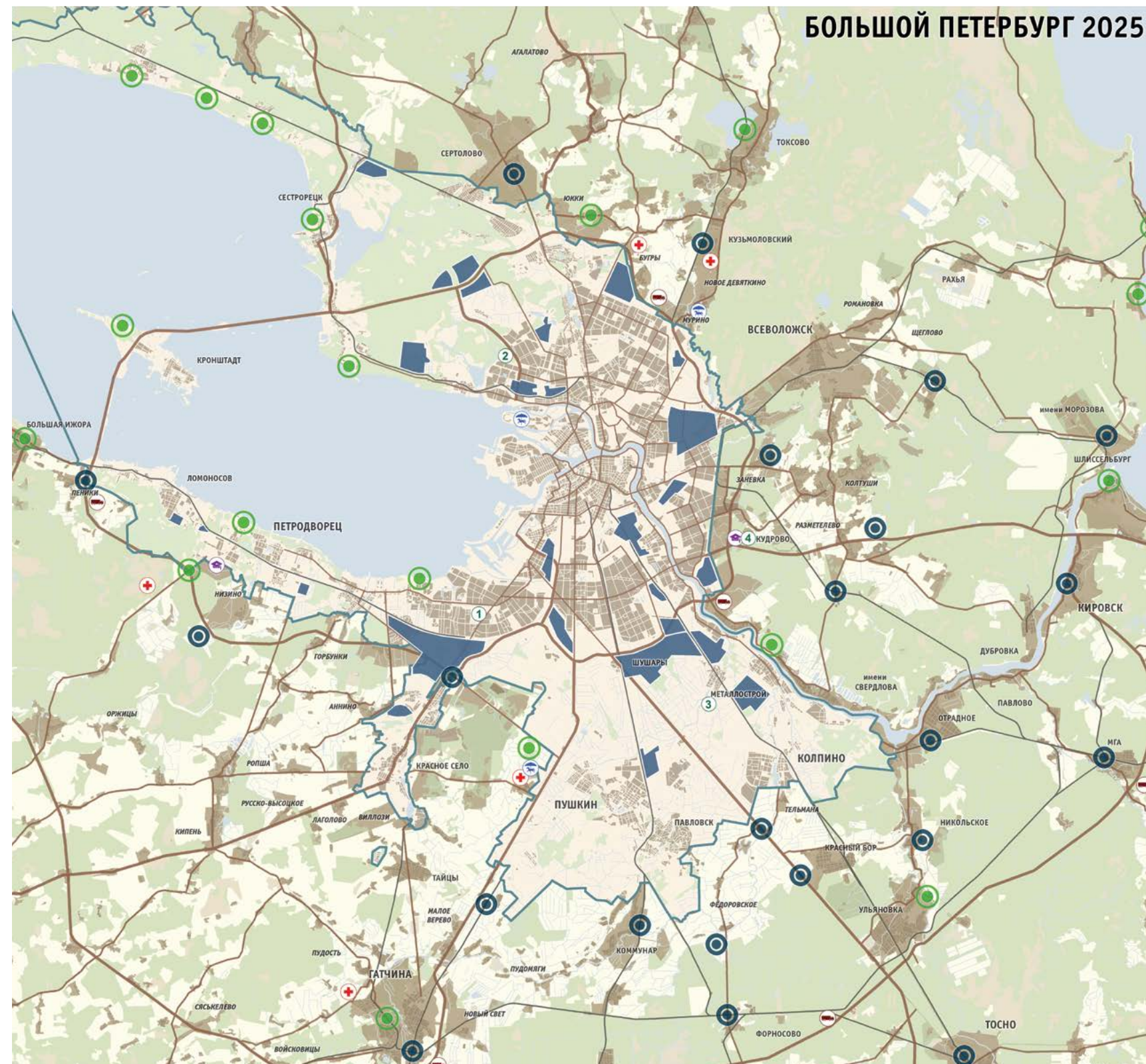


Город

Люди чувствуют себя:

- Безопасно
- Комфортно
- Равноправно

БОЛЬШОЙ ПЕТЕРБУРГ — БАЛАНС СОВРЕМЕННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, ПОСТИНДУСТРИАЛЬНЫХ ФУНКЦИЙ И КОМФОРТНОЙ РЕКРЕАЦИИ



Условные обозначения:

- Перспективные промышленные технопарки нового типа в городской застройке
- Промышленные технопарки Большого Петербурга
- Центры пригородной рекреации
- Лесопарки для активной пригородной рекреации
- Исследовательско-образовательные кампусы
- Детский тематический развлекательный парк
- Комплексные медицинские парки
- Центры высокотехнологичной логистики
- Варианты размещения нового зоопарка

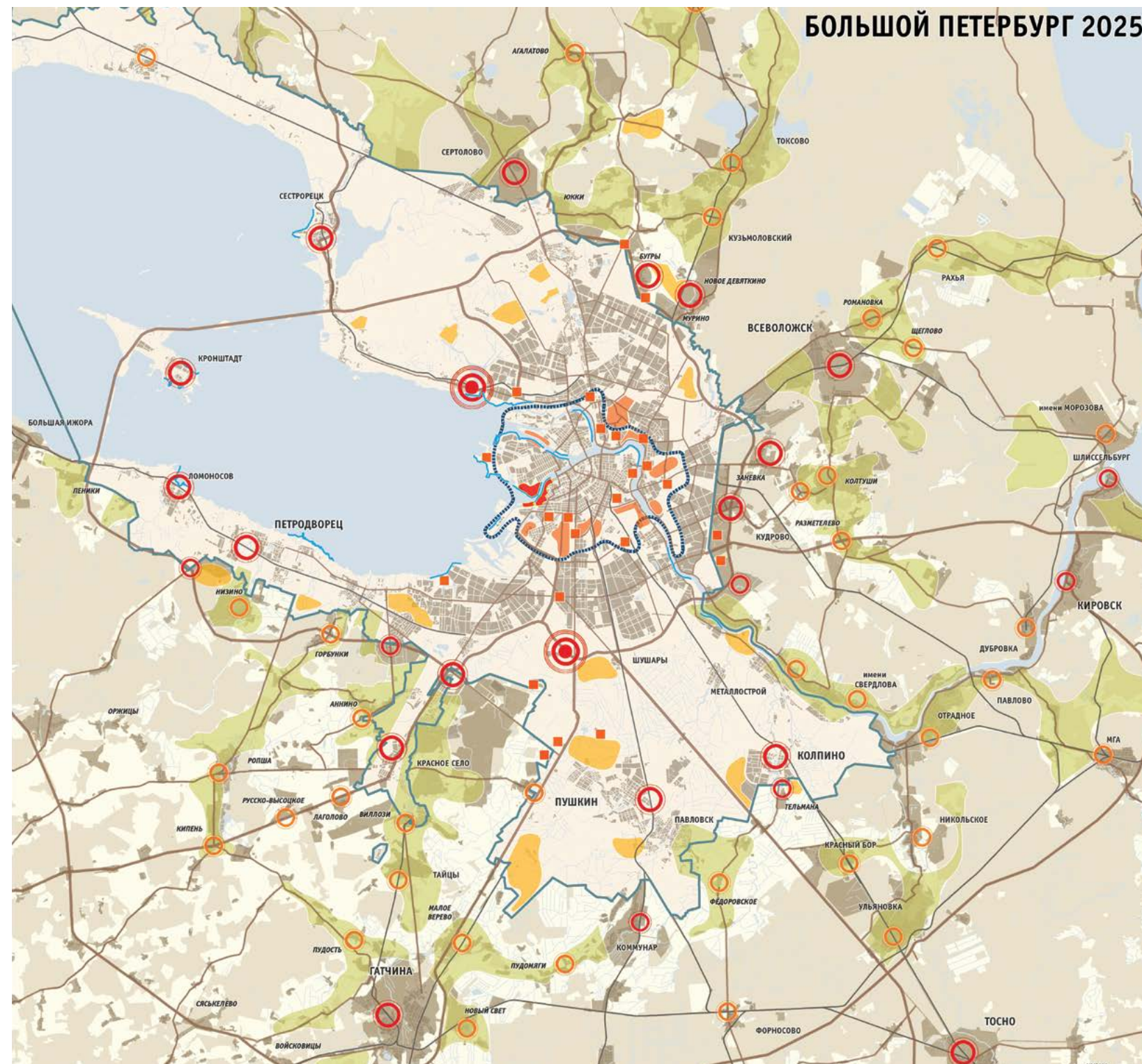
Санкт-Петербург сегодня одновременно крупнейший промышленный центр страны и один из постиндустриальных лидеров России.

Возникает вопрос формирования каркаса новой экономики, который будет соответствовать самым современным требованиям.

И что при этом делать с огромным наследием предыдущей индустриальной эпохи? Совершенствовать существующие функции или заменить их новыми? Как это сделать правильно?

При формировании видения следующего этапа территориального развития города необходимо использовать сбалансированный системный подход.

БОЛЬШОЙ ПЕТЕРБУРГ — НОВЫЕ ОБЩЕСТВЕННО-ДЕЛОВЫЕ ПОДЦЕНТРЫ, КОМФОРТНЫЕ ГОРОДА-СПУТНИКИ, НОВОЕ КАЧЕСТВО САДОВОДСТВ И СРЕДНЕЭТАЖНОЕ МАССОВОЕ ЖИЛЬЕ



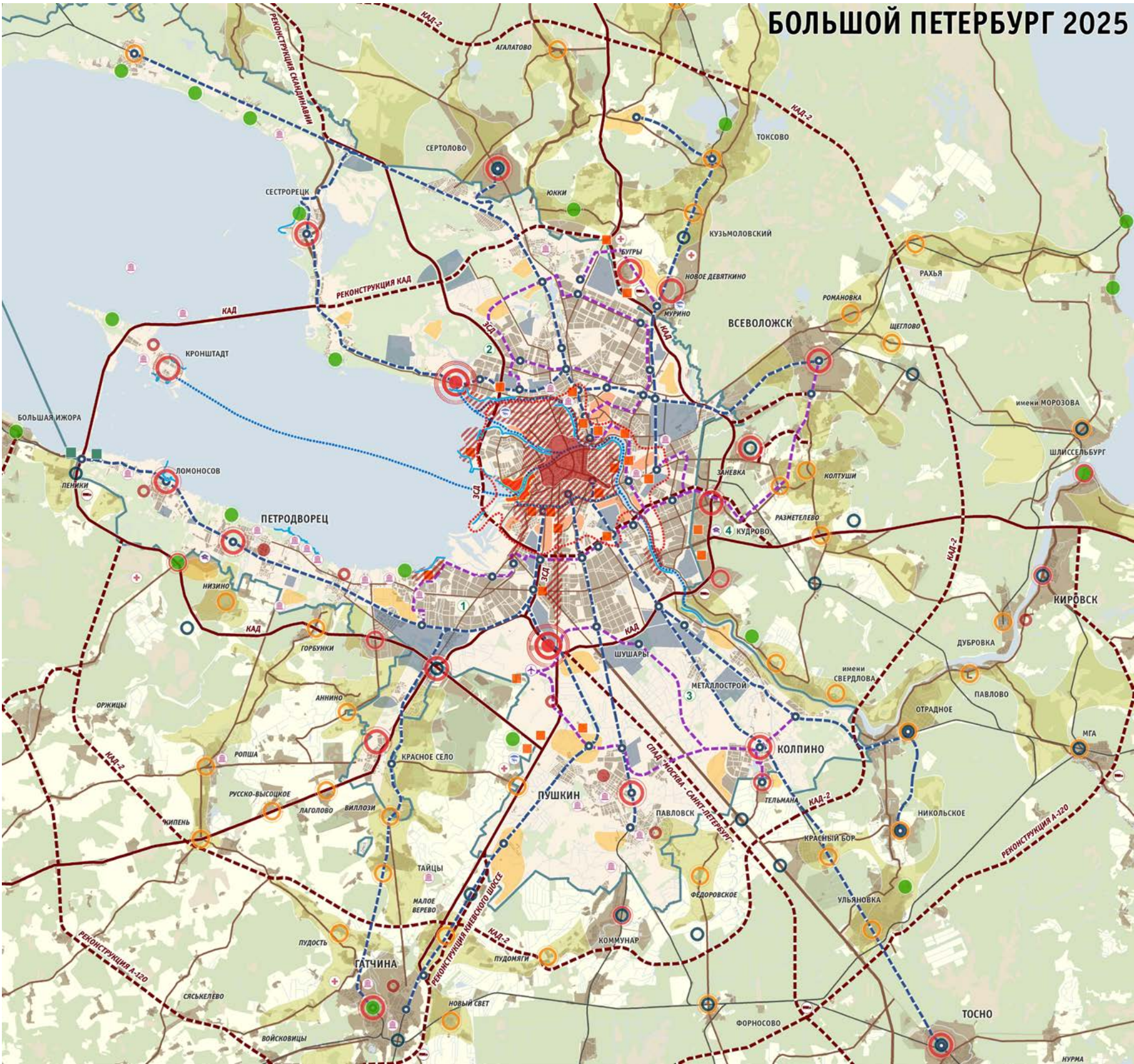
Условные обозначения:

- Новые городские набережные
- Территория обязательной градостроительно-средовой реконструкции
- ⋯ Новый общественно-деловой район в историческом центре
- Районы новой среднеэтажной жилой и деловой застройки в рамках старого промышленного комплекса
- Районы комплексного средне- и малоэтажного жилого строительства
- Реконструкция садоводств в комфортные малоэтажные пригороды
- Крупнейшие общественно-деловые подцентры Большого Петербурга
- Значимые общественно-деловые подцентры в городской застройке
- ◎ Многофункциональные города-спутники Большого Петербурга
- Общественно-деловые подцентры малоэтажных пригородов

Для Санкт-Петербурга характерны интенсивные агломерационные процессы, которые включают не только административные территории города, но и территории Ленинградской области.

Современный агломерационный рост предполагает необходимость формирования гибкой системы развития территорий: создание подцентров, городов-спутников, новых общественно-деловых районов, конструирование динамичной и сбалансированной транспортной системы.

БОЛЬШОЙ ПЕТЕРБУРГ ЧЕРЕЗ 10 ЛЕТ



Условные обозначения:

- Существующие границы Туристического Петербурга
- Перспективные границы Туристического Петербурга
- Существующие туристические подцентры Петербурга
- Перспективные туристические подцентры Петербурга
- Новые городские набережные
- Территория обязательной градостроительно-средовой реконструкции
- Новый общественно-деловой район в историческом центре
- Районы новой среднетажной жилой и деловой застройки в рамках старого промышленного пояса
- Районы комплексного средне- и малоэтажного жилого строительства
- Реконструкция садоводств в комфортные малоэтажные пригороды
- Крупнейшие общественно-деловые подцентры Большого Петербурга
- Значимые общественно-деловые подцентры в городской застройке
- Многофункциональные города-спутники Большого Петербурга
- Перспективные промышленные технопарки нового типа в городской застройке
- Промышленные технопарки Большого Петербурга
- Центры и пригородные рекреации
- Лесопарки для активной пригородной рекреации
- Пригородные музейные центры и комплексы
- Исследовательско-образовательные кампусы
- Детский тематический развлекательный парк
- Комплексные медицинские парки
- Центры высокотехнологичной логистики
- Варианты размещения нового зоопарка
- Мультимодальные центры пересадок общественного транспорта
- Маршруты комфортной и регулярной городской электрички
- Основные автодорожные проекты
- Линии легкорельсового транспорта
- Водные экспресс-маршруты
- Общественно-деловые подцентры малоэтажных пригородов

Предлагаемая модель территориального развития основывается на целевом развитии ряда подцентров агломерации разного масштаба и функциональной специализации, создании единой общеагломерационной системы скоростных пассажирских рельсовых линий (железнодорожный и легкорельсовый транспорт) и автобанов, функциональном переосмыслении центра города и расширения границ «подлинного центра», создании комфортной жилой среды в зонах советской и новой застройки, формировании взаимосвязанной системы парков и лесопарков и многих других аспектах.

3.1. САМОРЕАЛИЗАЦИЯ

Защита и реализация интересов жителей Санкт-Петербурга должны стать приоритетом городского развития. Целями такой политики могут стать: удержание местных талантов, развитие качественной социальной и городской среды.

Вторым приоритетом может стать привлечение «золотых мигрантов» и формирование новой миграционной политики: город станет «магнитом» для качественной миграции в целом. И в итоге сформирует новое позиционирование себя на глобальном рынке в конкуренции за человеческий капитал, предоставляя возможности для самореализации своим жителям.

На протяжении всей своей истории Петербург привлекал амбициозных и талантливых людей со всей Европы, которые раскрывали здесь свой потенциал и своими достижениями делали город знаменитым.

Однако за последние десятилетия Петербург,

сосредоточившись на экстенсивном развитии промышленности и сферы услуг, упускает свою историческую функцию социального лифта (которая активно развивалась даже в советское время).

В результате для того, чтобы делать карьеру, по-

лучить качественное высшее образование, заниматься наукой и искусством, самые активные и талантливые петербуржцы вынуждены уезжать в Москву либо за границу, поскольку в родном городе для них нет возможности реализовать себя.

3.2. МИГРАЦИЯ

В настоящий момент Санкт-Петербург испытывает ряд проблем, связанных с миграционным притоком. Среди них: проблема нелегальных мигрантов и их интеграции, сложности, связанные с регистрацией и учетом, низкий уровень привлекательности среды для «золотых мигрантов».

Для привлечения в город талантливых мигрантов необходимо создать ряд условий:

во-первых, важным аспектом является поэтапная реализация новой миграционной политики, в том числе учет и контроль миграционного потока;

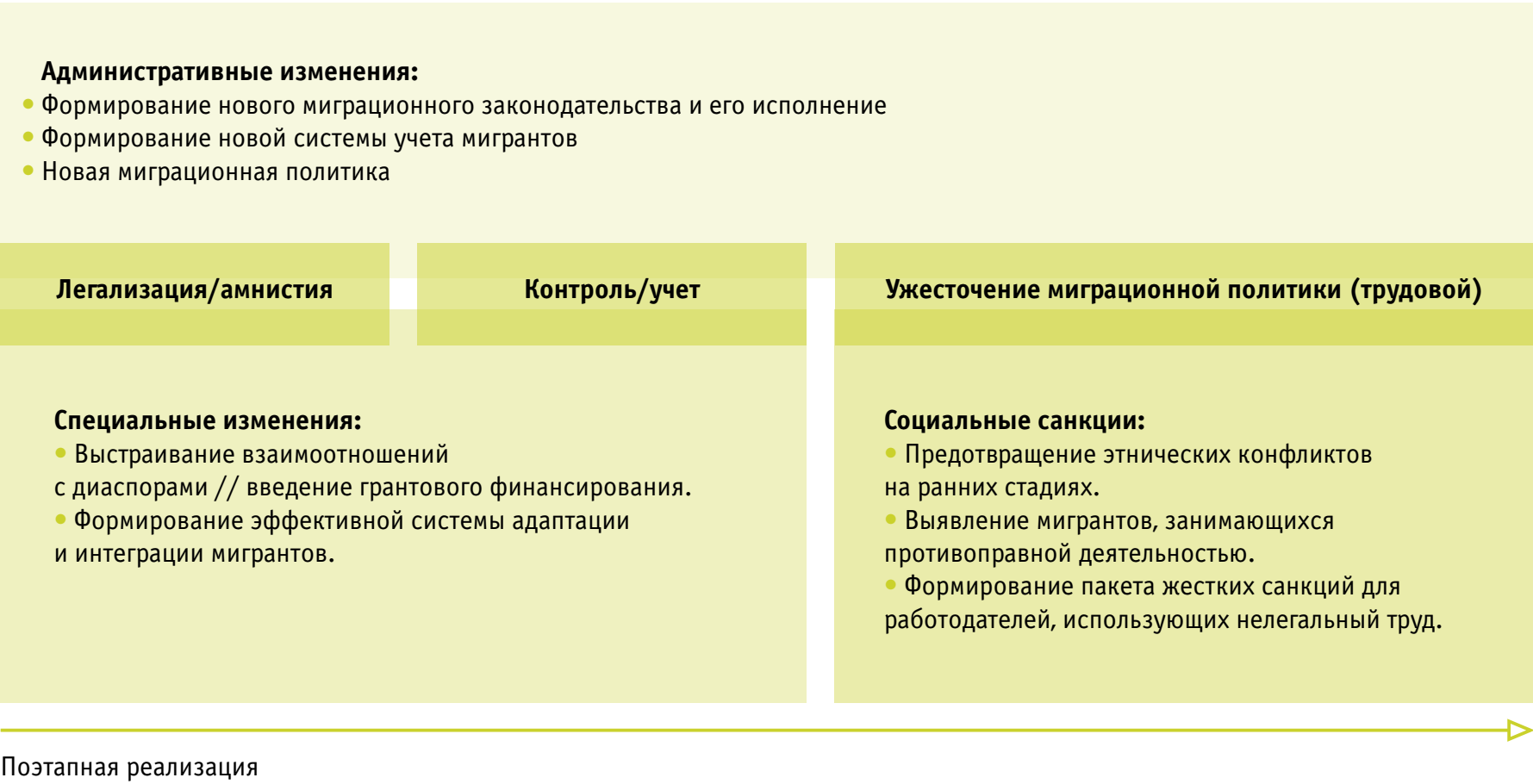
во-вторых, трудовая амнистия тех, кто осуществляет трудовую деятельность нелегально;

в-третьих, ужесточение трудовой политики в отношении мигрантов: расселение нелегальных общежитий, профилактика преступлений и правонарушений; **в-четвертых**, на фоне новой миграционной политики необходимы позитивные социальные изменения, в том числе важно создать условия для интеграции мигрантов в городскую среду: образовательные услуги, здравоохранение, социальные услуги;

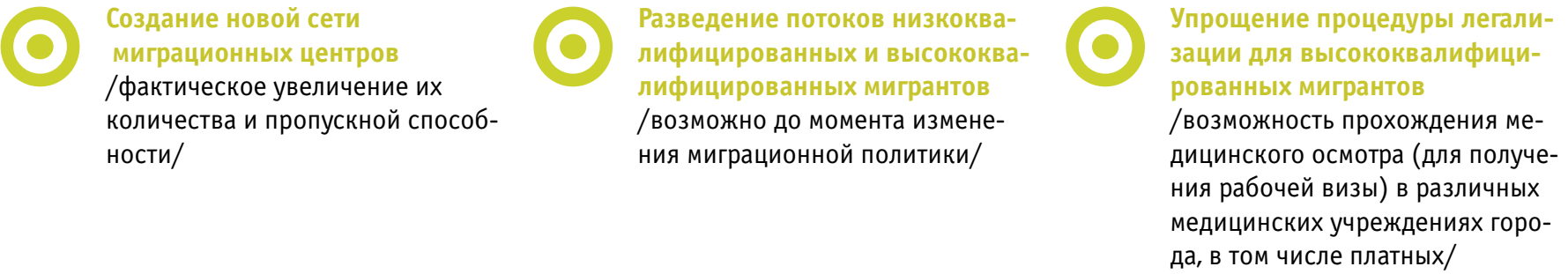
в-пятых, необходимо также наладить коммуникацию с диаспорами для повышения эффективности работы. В эту систему могут быть включены работодатели, которые возьмут на себя гарантии по социальной адаптации мигрантов. Первоочередной мерой может стать организация многофункциональных центров, оказывающих услуги мигрантам по учету, контролю, выдаче разрешений, справок и т.д.

Наличие развитой системы государственных услуг в этой сфере позволит упростить процесс привлечения в Россию высококвалифицированных зарубежных специалистов.

КАК РАБОТАТЬ С ЗАРУБЕЖНОЙ ТРУДОВОЙ МИГРАЦИЕЙ?



ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ МЕРЫ В МИГРАЦИОННОЙ СФЕРЕ



3.2. «ЗОЛОТАЯ МИГРАЦИЯ»

Следует отметить важность привлечения в город и внутренних «золотых мигрантов» (наиболее талантливых и квалифицированных).

В настоящий момент уже существует несколько программ, поддерживающих внутреннюю миграцию в Санкт-Петербург, однако следует отметить важность и другого «скрытого» потока мигрантов. Каждый год в город приезжают учиться десятки тысяч студентов из других городов России. В 2010 году, по статистике, 7 из 10 студентов были иногородними.

В настоящий момент эта большая категория горожан не рассматривается администрацией как объект управления. Однако город может побороться за то, чтобы наиболее талантливые из них оставались в Петербурге после окончания вуза. Для этого важно начать работу со студентами и вузами. Разработка критериев оценки талантливых студентов (проведение конкурсов), гарантированное трудоустройство, социальное обеспечение (возможная компенсация процентов по ипотеке), пособия и стипендии — все это могло бы обеспечить город новым квалифицированным персоналом.

Также важно усилить работу по привлечению соотечественников из стран СНГ, а также провести PR-кампанию по привлечению фрилансеров из других городов и областей России (в том числе из Москвы).

Политика по привлечению «золотых мигрантов» должна быть закреплена в стратегических и программных документах города.

КАК РАБОТАТЬ С «ЗОЛОТОЙ МИГРАЦИЕЙ»?

Экономика города развивалась и развивается за счет привлечения преимущественно внутренних мигрантов (РФ, СНГ). Необходимо интенсифицировать политику в этой сфере и распределить ее по трем категориям потенциальных мигрантов:

ИНОГОРОДНИЕ СТУДЕНТЫ	СООТЕЧЕСТВЕННИКИ ИЗ ДРУГИХ ГОРОДОВ РОССИИ И СТРАН СНГ	ПРИВЛЕЧЕНИЕ «ЗОЛОТЫХ МИГРАНТОВ» ИЗ МОСКВЫ
Создание условий для того, чтобы талантливые выпускники оставались в городе	Создание условий для привлечения соотечественников в город	Создание условий для привлечения в город москвичей, а также петербуржцев, работающих в Москве
РАЗРАБОТКА ГОРОДСКОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПОЛИТИКИ ПО РАБОТЕ СО СТУДЕНТАМИ:	ДОРАБОТКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ ПРИВЛЕЧЕНИЯ СООТЕЧЕСТВЕННИКОВ:	ПРОРАБОТКА ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ ПРИВЛЕЧЕНИЯ В ПЕТЕРБУРГ ФРИЛАНСЕРОВ, ПРОЖИВАЮЩИХ В МОСКВЕ:
• Привлечение в вузы города иногородних и иностранных талантливых студентов (отборочные соревнования, рекламная кампания). • Создание условий для ускоренной адаптации иногородних и иностранных студентов на территории города: информационные, социальные и иные сервисы. • Активная работа по удержанию успешных выпускников вузов в Санкт-Петербурге для построения академической и бизнес-карьеры.	• PR-кампания, реклама города как перспективного места для работы. • Содействие социальной адаптации мигрантов. • Упрощение процедуры регистрации. • Создание особых условий для привлечения высококвалифицированных кадров.	• PR-кампания, реклама города как комфортного места для жизни и работы. • Содействие развитию новых форматов жилья. • Содействие развитию креативных кластеров (кварталов, пространств, коворкингов), а также сферы услуг (кафе, рестораны, кинотеатры и т.д.).

Привлечение талантливых и образованных мигрантов позволит Петербургу эффективно конкурировать с другими международными центрами. Новые активные жители гораздо больше способны к эффективной социальной адаптации и внесут в экономику города больший вклад, чем низкоквалифицированные мигранты.

3.3. ЖИЗНЕННАЯ СРЕДА ОБРАЗОВАНИЕ

Образование в Санкт-Петербурге является приоритетной сферой развития. Основные цели развития образования: создание и устойчивое развитие гибкой системы предоставления образовательных услуг мирового уровня, а также формирование образовательной среды для привлечения в образовательные учреждения и поддержки талантливых учащихся.

ТРАНСФОРМАЦИЯ СИСТЕМЫ ОБРАЗОВАНИЯ ГОРОДА

РАЗРАБОТКА ГОРОДСКОЙ ПОЛИТИКИ ПО РАБОТЕ СО СТУДЕНТАМИ:

- Пособия и стипендии от города успешным студентам.
- Компенсация ставок по ипотеке для успешных студентов.
- Гарантированное трудоустройство талантливым студентам после окончания обучения.

СОЗДАНИЕ И УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ГИБКОЙ СИСТЕМЫ ОБРАЗОВАНИЯ:

- Расширение форматов предложения образовательных услуг как государственного, так и стимулирование развития доступного частного дошкольного, среднего, высшего, а также дополнительного образования.



Комфортная жизненная среда формируется за счет многих факторов. К одним из важнейших следует отнести образование. Для жизни в современном городе человеку необходима максимальная диверсификация предложения образовательных услуг, в том числе платных.

Такая система позволит не только улучшить качество образования в целом, но и создать привлекательные условия для привлечения талантливой молодежи как из России, так и из-за рубежа.

3.3. ЖИЗНЕННАЯ СРЕДА

КУЛЬТУРНАЯ ЖИЗНЬ

В Петербурге существует большое количество культурных объектов, привлекающих внимание горожан и гостей города. Исторический центр города сможет обеспечить создание инфраструктуры, связывающей культурные объекты разного профиля. Объекты культурного назначения могут объединиться друг с другом для реализации нескольких инициатив:

продажа единого билета для посещения сразу же многих достопримечательностей, гибкая система скидок, в том числе для студентов, прибывающих в город со всего мира, реализация идеи связывающих автобусных маршрутов между культурными объектами. Так же как и для развития туризма, для развития культурных объектов важно наличие точной и по-

нятной навигационной системы: карт, в том числе карт, созданных самими жителями города. Роль культуры как сектора экономики растет. Альтернативная сеть коммерческих объектов культурной направленности будет способствовать диверсификации культурной среды, а также поддержке малого бизнеса в сфере искусства и культуры. Может разви-

ваться сеть креативных пространств на принадлежащих городу площадях, с возможностью организации не только магазинов, но и мастерских, выставочных залов и т.д.

ТРАНСФОРМАЦИЯ ФОРМАТОВ КУЛЬТУРЫ. РОСТ ЭКОНОМИЧЕСКОГО КОМПОНЕНТА



РАЗВИТИЕ ТРАДИЦИОННОЙ КУЛЬТУРЫ:

- Повышение качества.
- Увеличение частоты событий.
- Частичное повышение стоимости.

РОСТ КРЕАТИВНЫХ СЕКТОРОВ:

- Развитие креативных пространств в городе.
- Формирование мини-кластеров в историческом центре, между крупными культурными объектами.

3.3. ЖИЗНЕННАЯ СРЕДА

БЕЗОПАСНОСТЬ

Формирование безопасного пространства является одним из приоритетов развития. Отчасти только в безопасном городе с низким уровнем преступности и жители, и туристы могут чувствовать себя свободно и равноправно.

ПРЕСТУПНОСТЬ

В Санкт-Петербурге растёт число межнациональных конфликтов. Участниками конфликтных ситуаций являются трудовые мигранты из стран Средней Азии (таджики, узбеки), внутренние мигранты из республик Северо-Кавказского федерального округа (в основном из Дагестана) и члены националистических групп. Конфликты в Петербурге имеют форму локальных непубличных стычек с летальным исходом и без каких-либо деклараций.

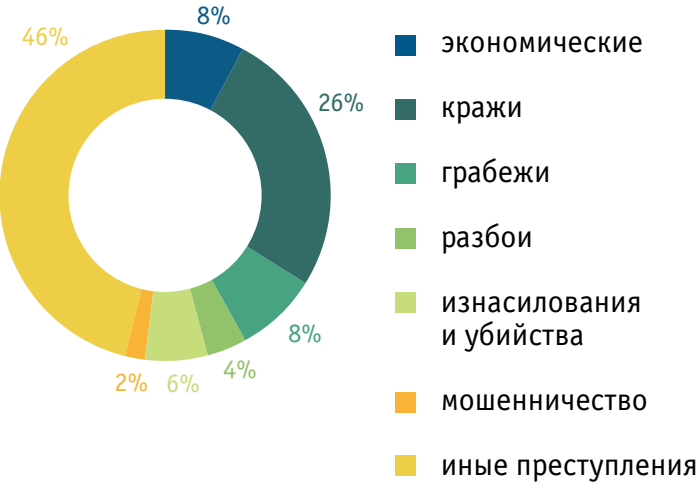
В 2013 году мигранты совершили 9% преступлений:

- Каждое второе уличное нападение.
- Каждое пятое убийство.
- Каждое шестое изнасилование.

В 2013 году в полиции города создан специальный отдел по борьбе с преступностью среди мигрантов, но не хватает инициатив в сфере профилактики преступлений.

Основные преступления — кражи, разбои, грабежи.

СТРУКТУРА ПРЕСТУПНОСТИ МИГРАНТОВ



ДОЛЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СОВЕРШЕННЫХ МИГРАНТАМИ (по национальному признаку)



СЕГРЕГАЦИЯ ПЕТЕРБУРГА ПО УРОВНЮ ПРЕСТУПНОСТИ

Лидеры по числу преступлений — три центральных района города: Адмиралтейский, Петроградский и Центральный (высокая концентрация туристов, жители коммунальных квартир, мигранты).

Среди лидеров находится и Невский район (высокая концентрация «пьяных точек» и заброшенных промышленных объектов, большое число общежитий).

Обитатели общежитий и коммуналок обеспечивают высокие места в криминальном рейтинге и Кировскому району. Площадь Стачек и Старо-Петергофский проспект — наиболее проблемные места.

Выборгский и Калининский районы — лидеры по угонам автотранспорта.

Пушкинский и Красногвардейский районы — лидеры по обороту наркотиков.

Станции метрополитена (особенно пересадочные и конечные) и вокзалы являются источником опасности во всех районах города.



Количество преступлений на 100 тыс. жителей:

- менее 501
- 501-556
- 556-723
- более 723

Источник: «Невское время»
Карта: газета «Мой район»

3.3. ЖИЗНЕННАЯ СРЕДА БЕЗОПАСНОСТЬ

Проект закона о муниципальной полиции в РФ находится на рассмотрении в Государственной думе с октября 2014 года. Согласно законодательству муниципалитеты имели право создавать органы муниципальной полиции. Существует несколько положительных примеров в российском опыте по внедрению данного института. Муниципальная полиция отвечает за надлежащее благоустройство, может отслеживать правильность автомобильной парковки, отвечает за собираемость административных штрафов, охрану порядка при проведении тех или иных общественных мероприятий. В данный момент эта функция возложена на участковых, которые также отвечают и за профилактику преступлений, что затрудняет выполнение ими дополнительных полномочий. Следует отметить, что во всех успешных случаях были приложены комплексные усилия по повышению качества работы МВД в целом. На муниципальную полицию могут быть дополнительно возложены функции по обеспечению личной безопасности граждан, раскрытию преступлений, по которым предварительное расследование не обязательно.

ОРГАНИЗАЦИЯ МУНИЦИПАЛЬНОЙ ПОЛИЦИИ

ЗАКОНОДАТЕЛЬНО УТВЕРЖДЕННЫЕ ПОЛНОМОЧИЯ МУНИЦИПАЛЬНОЙ ПОЛИЦИИ:

- Обеспечение личной безопасности граждан.
- Охрана общественного порядка и обеспечение общественной безопасности, предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений.
- Раскрытие преступлений по делам, по которым производство предварительного следствия не обязательно.
- Оказание в пределах компетенции полиции помощи гражданам, должностным лицам, предприятиям, учреждениям, организациям и общественным объединениям.



РЕАЛЬНЫЕ ФУНКЦИИ МУНИЦИПАЛЬНОЙ ПОЛИЦИИ:

Контроль в сфере городского благоустройства	Выписка штрафов как индивидуальным лицам, так и организациям	Координация митингов и присутствие на массовых мероприятиях
---	--	---



СОЦИАЛЬНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ ДЛЯ ГОРОДА:

- Разгрузка деятельности участковых.
- Повышение благоустроенности города.
- Повышение безопасности города.
- Повышение поступлений в муниципальный бюджет от штрафов по выявленным административным правонарушениям.

ГЛАВА IV.

**ОБРАЗ ЖЕЛАЕМОГО
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
XXI ВЕКА**

Одна из основных задач концептуальной стратегии Санкт-Петербурга — показать те проблемы, которые в повседневной жизни скрыты, но в то же время достаточно сильно влияют на жизнь горожан. Совокупность мероприятий по решению этих проблем можно определить как стремление улучшить облик города. В идеале у каждого жителя города должен быть собственный желаемый образ города, в котором он хотел бы жить. Образ Санкт-Петербурга складывается из нескольких ключевых параметров, каждый из которых формируется в абсолютно разных документах и плоскостях рассмотрения.

Генеральный план города — один из важнейших документов городского развития. Он предполагает разработку алгоритма того, как город будет территориально развиваться в ближайшие пятнадцать-двадцать лет. Действующий генеральный план изначально был разработан в отрыве от социально-экономической стратегии города. Иллюзия жесткого регулирования привела к появлению многочисленных поправок и юридических лазеек, позволивших существенно видоизменить пространственную стратегию города в сторону архаичности и экстенсивности застройки. Несмотря на жесткие **меры регулирования строительства и реконструкции** на территории города, качество уникального визуального облика города ухудшается. Одновременно существует ситуация чрезмерного регулирования редевелопмента и реконструкции исторических районов, остро нуждающихся в новых инвестициях, и практика утраты исторического наследия в рамках плохо продуманных коммерческих проектов в знаковых местах города. Отсутствие мер по эффективному регулированию качества визуального облика, плотности застройки и инфраструктурного обеспечения новых районов жи-

лого строительства приводит к тому, что Петербург каждый год создает миллионы квадратных метров потенциальных «гетто», которые по комплексным характеристикам качества жизни принципиально уступают новой жилой застройке даже в Восточной Европе и в ряде российских городов.

Наличие общественных пространств и удобство инфраструктуры определяет качество проживания на территории и содействует формированию комфортного для жителей образа города. В настоящий момент Санкт-Петербург — автомобильный город со слабо развитой инфраструктурой для пешеходов (в том числе инфраструктурой отдыха). Пространства дворов и иные публичные пространства города потеряли социальное значение, а также они слабо приспособлены для маломобильных групп населения. Развитие городской среды в том числе должно обеспечить пространственные и планировочные связки между разными частями города, сделать их равномерными и комфортными для всех категорий пользователей.

Развитие городского транспорта происходит хаотично, без должного системного внимания общественно-му транспорту. Отсутствие комплексных связей, рост

хаотичных коммерческих перевозок, уничтожение трамвайных линий приводит к потере связанности городских районов. Автомобилизация города в этих условиях достигает естественного предела, что выражается в ежедневных заторах и в отсутствии парковочных мест. В стратегических документах городского развития транспортное развитие связывается со строительством новых развязок и расширением полос для движения, что стимулирует дальнейший рост количества автомобилей в городе и лишь усилит пробки. Для преодоления этой проблемы необходимо кардинально пересмотреть всю схему маршрутов транспорта на территории города и наметить стратегический переход к реальному конкурированию удобного общественного транспорта с личным автомобилем.

Защита окружающей среды чаще всего попадает в список наименее приоритетных направлений для развития и реформирования. Это категорически расходится с международной тенденцией к экологизации городской жизни. Учитывая факт закрытия большинства промышленных предприятий в 1990-е годы, и, как следствие, снижение экологических последствий для города, необходимо иметь в виду параллельный рост

количества автомобилей, загрязнение от которых не меньше, чем негативное влияние на окружающую среду промышленных территорий. Важным аспектом является утилизация отходов, ликвидация и реконструкция городских свалок, очистка воды в Неве и акватории Финского залива, трансформация полигонов ТБО и т.д. Комплекс экологических проблем требует выработки отдельного направления стратегического развития, предполагающего работу с причинами этих явлений и предотвращение негативных последствий для окружающей среды города.

ЖКХ является одной из основных болевых точек городского развития. Комплексность проблемы связана с тем, что жилищная реформа не доведена до логичного завершения, что накладывается на традиционные проблемы с ветхостью и износом сетей, а также на необеспеченность инженерной инфраструктурой новых объектов и районов. При большем объеме бюджета на ЖКХ ключевые проблемы не решаются, а управление сектором более выстраивается по принципу «ликвидации» последствий, нежели по принципу заблаговременного предупреждения и решения проблемы в целом.

4.1. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН

СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ИСПОЛНЕНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА

Проект, принятый в 2005 году, предусматривал к 2015 году реализацию самого масштабного за последние 100 лет плана развития города по всем параметрам – рост ВРП, жилищное и инфраструктурное строительство и прочее.

В итоге генеральный план выполнен и даже перевыполнен лишь по прогнозу роста численности населения, по остальным аспектам документ не реализован, даже в части строительства жилья.

При этом если экономическое развитие и объемы жилищного строительства были относительно близки к проектным значениям (выполнение на 85-90%), то объем строительства инфраструктуры, в том числе транспортной, инженерное обеспечение территорий под новое жилищное строительство, особенно под малоэтажное, на которое планировалось выделить 25% всех новых территорий по застройку, – выполнены от силы на треть/четверть.

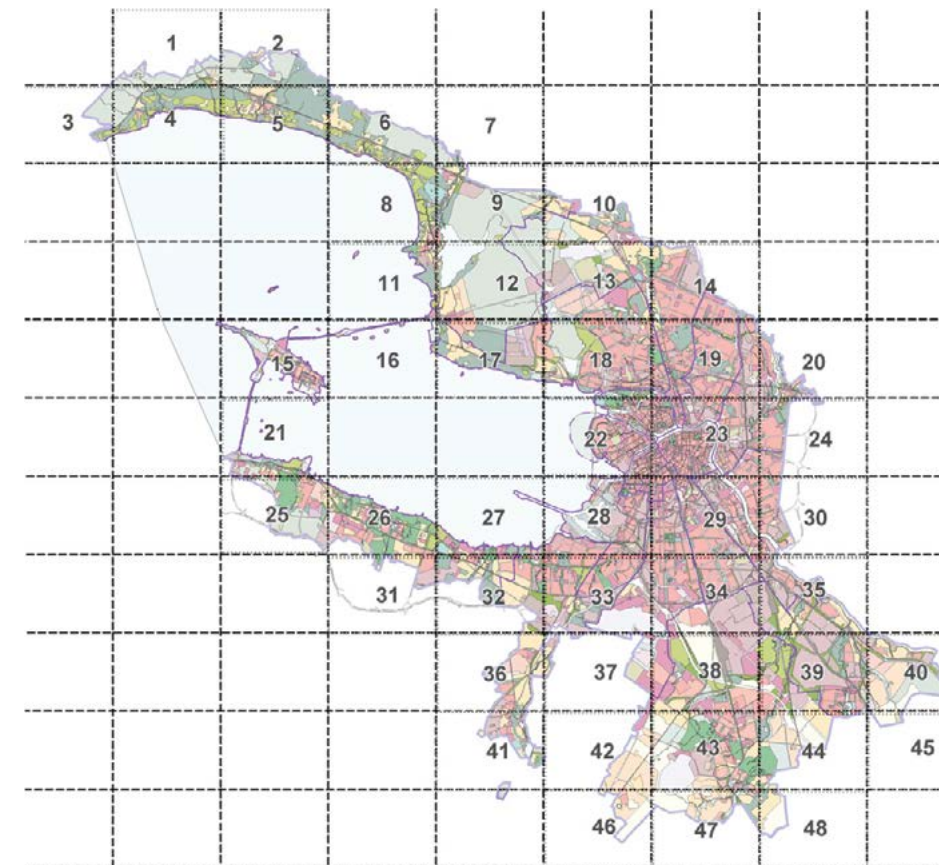
ПРИ ЭКСТЕНСИВНОМ РАЗВИТИИ ГОРОД ОБМАНЫВАЕТ:

- **Инвесторов**, предоставляя под развитие территории с обременениями и не обеспеченные инфраструктурой.
- **Новых жителей**, которые вынуждены приобретать жилье в сверхплотных новостройках, чтобы застройщик смог вернуть затраты на инфраструктуру.
- **Налогоплательщиков**, вкладывая деньги в развитие новых территорий, не решая проблем сложившихся городских районов.
- **Сам себя**, так как инфраструктурные обязательства по развитию новых территорий многократно перекрывают сиюминутные доходы от продажи участков инвесторам.

Приток частных инвестиций в развитие территории в целом соответствовал генплану.

Город не выполнил свои обязательства по подготовке и инженерно-транспортному обеспечению территорий.

КОНТУРЫ РЕАЛИСТИЧНОГО ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА



НОВЫЙ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ДОЛЖЕН:

- Основываться на реальных возможностях городской экономики.
- Учитывать реальные интересы горожан.
- Иметь реальные правовые механизмы реализации.

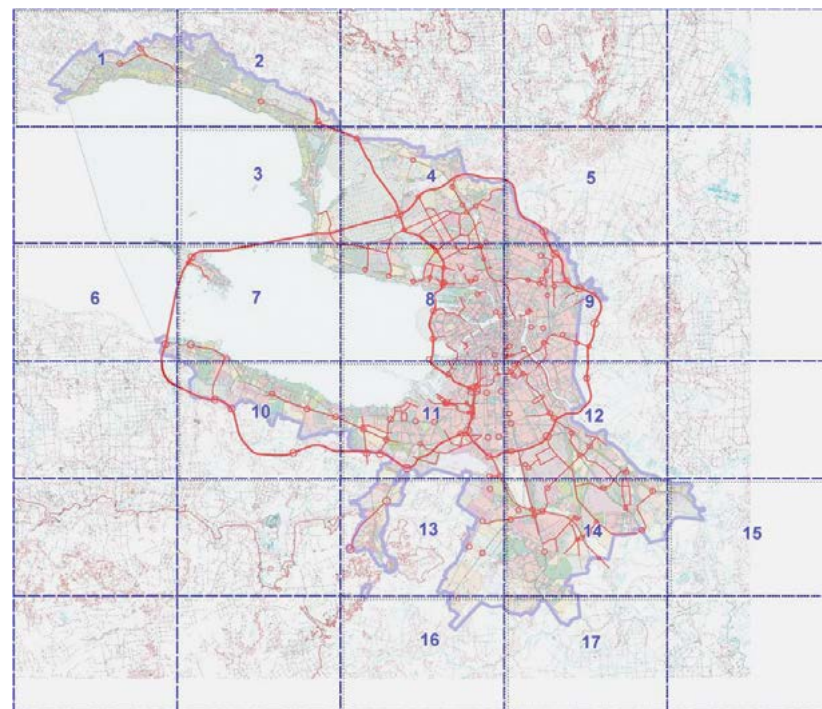
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН ДОЛЖЕН БЫТЬ ОСНОВАН НА ОБЪЕКТИВНОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ ПРОГНОЗЕ:

- Реалистичный прогноз ВРП.
- Прогноз объема поступлений в городской бюджет.
- Прогноз динамики бюджетных обязательств.
- Прогноз инвестиционных программ организации коммунального комплекса.
- Оценка возможностей получения софинансирования из федерального бюджета в формате ГЧП.
- **Реальные возможности города по обеспечению девелоперских проектов инженерной инфраструктурой ограничены.**

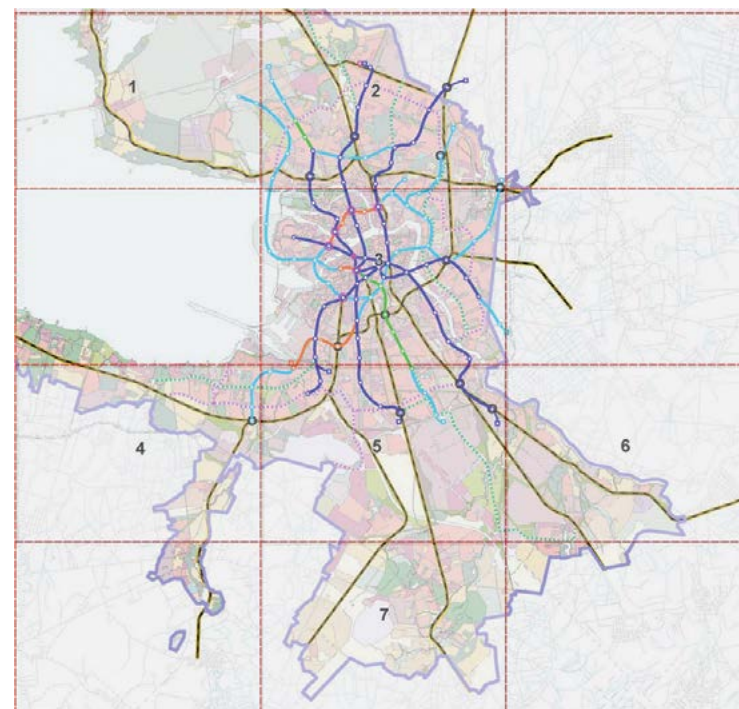
ТЕРРИТОРИИ ПОД НОВОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ВЫБИРАЮТСЯ ИСХОДЯ ИЗ ИНТЕРЕСОВ ГОРОДА, А НЕ ЗЕМЛЕВЛАДЕЛЬЦЕВ:

- Ограничивается площадь новых зон жилой застройки.
- Город принимает безусловные гарантии по инфраструктурному обеспечению этих зон и устанавливает жесткие требования по плотности застройки.
- Город принимает пакет мероприятий, стимулирующих редевелопмент «серого пояса» на периферии городского центра.
- **Инвесторы получают прозрачные правила игры на строительном рынке.**

4.1. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН НИЗКИЙ УРОВЕНЬ ИСПОЛНЕНИЯ ДЕЙСТВУЮЩЕГО ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА



На **25%** реализованы планы дорожного строительства.



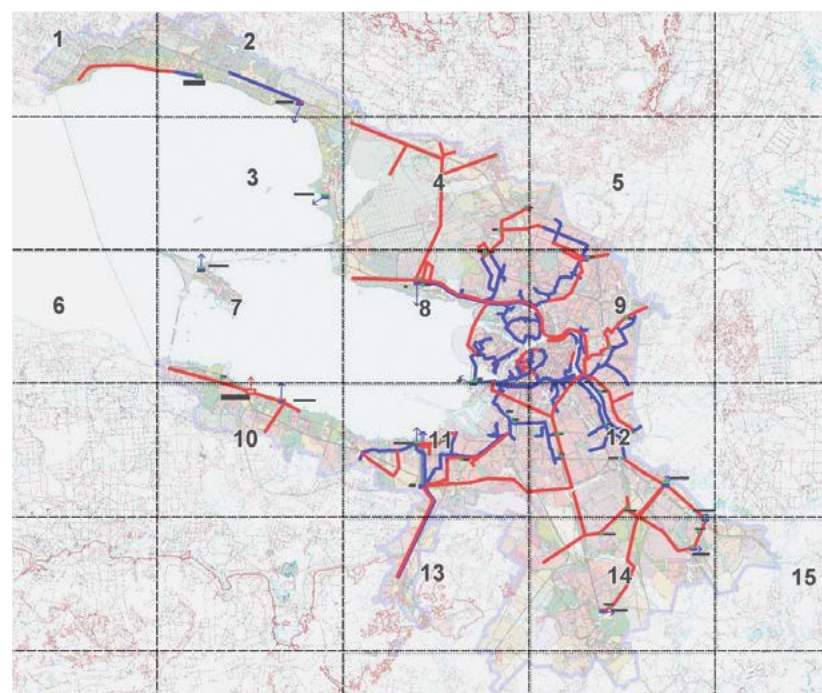
На **30%** реализованы планы строительства метро.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН САНКТ-ПЕТЕРБУРГА НА ПЕРИОД 2006-2015 ГОДОВ ПРЕДУСМАТРИВАЛ:

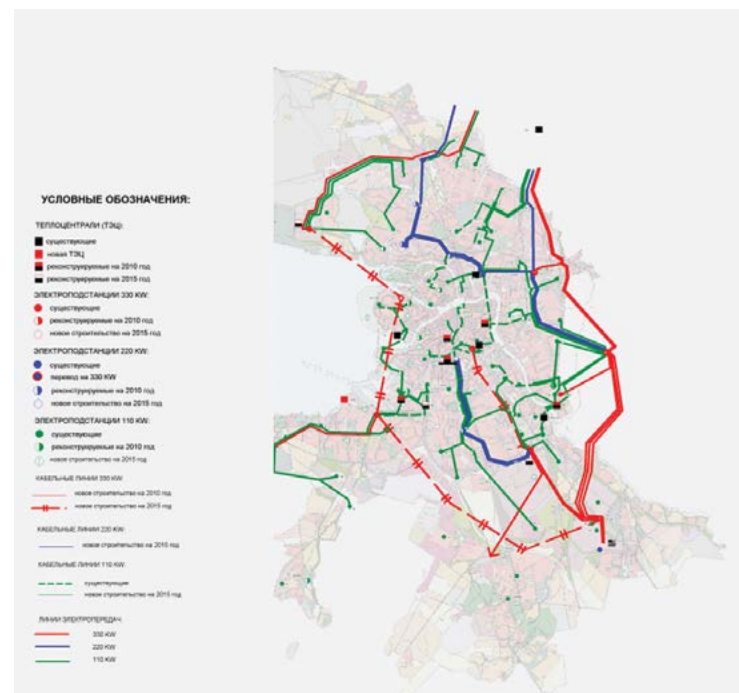
- Рост ВРП в 2,5 раза.
- Прирост населения на 400 тыс. человек.
- Годовой ввод жилья 3,4 млн. м² в т.ч. 25% — малоэтажное жилье.
- Освоение 16 тыс. га под жилые зоны.
- Освоение 9 тыс. га под новые промзоны.
- Освоение 6 тыс. га под деловые зоны.
- Освоение 19 тыс. га под зоны рекреации.
- Освоение 0,5 тыс. га намывных территорий.
- Невиданные ранее темпы строительства транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры.

ФАКТИЧЕСКИ ЗА ПЕРИОД 2006-2014 ГОДОВ:

- ВРП вырос в 1,8 раза (с учетом инфляции).
- Население выросло на 500 тыс. человек.
- В год вводилось по 2,7 млн. м² жилья.
- Запланированные к развитию зоны освоены на 15-20%.
- Планы по развитию инфраструктуры выполнены на 15-20%.



На **20%** реализованы планы строительства канализационных коллекторов.



На **15%** реализованы планы электросетевого строительства.

4.1. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН

ТРЕБОВАНИЕ К НОВОМУ ГЕНЕРАЛЬНОМУ ПЛАНУ ГОРОДА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

- Процесс разработки генерального плана должна предварять системная работа над следующими взаимосвязанными документами:**

 - Единая градостроительная и экономическая стратегия всей территории Санкт-Петербургской агломерации в качестве идеологической основы согласования общих принципов развития Санкт-Петербурга и прилегающих территорий Ленинградской области. Прототипом такого документа может быть настоящая Концептуальная стратегия.
 - Единая экономическая стратегия Санкт-Петербурга и прилегающих территорий Ленинградской области, предусматривающая вариативность прогноза исходя из разных экономических сценариев, что позволит в будущем избежать дисбалансов в логике «строим на 100%, обеспечиваем на 50%», соответственно и генеральный план должен быть вариативен.
 - Единая схема территориального планирования Санкт-Петербурга и прилегающих территорий Ленинградской области в качестве инструмента формализации и детальной территориальной проработки принятых идеологических решений.
 - Новые и согласованные друг с другом Региональные нормативы градостроительного проектирования (РНГП) Санкт-Петербурга и Ленинградской области, которые бы содержали параметры ЕВРОПЕЙСКОГО качества жизни. Действующие в регионах РНГП по многим позициям нормировались в логике постсоветского города и не создают нормативную основу для подлинного развития.
- Разработку и последующую корректуру генплана**, а также общее сопровождение градостроительных процессов должен курировать регулярно действующий Градостроительный совет, в который должны входить не только архитекторы, но в первую очередь градостроители и смежные профессии, работающие с городом – социологи, экономисты, городские инженеры, экологи.
- В генплане необходима постановка реальных задач** по инфраструктурному строительству за счет бюджета, прозрачное и долгосрочное определение инфраструктурных проектов, требующих частного софинансирования. Прозрачность правил игры должна позволить снизить издержки застройщиков и дать им резервы для необходимого повышения качества массовой застройки. Генплан должен быть обязательным для исполнения не только инвесторами, но и самими городскими властями.
- Фундаментальным пространственным принципом** генерального плана должен быть отказ от преимущественно экстенсивного расширения города, тиражирования форматов «многоэтажки в полях». Необходимо концентрировать внимание на реконструкции городских территорий.
- Генеральный план должен поднять проблему редевелопмента** исторических промышленных территорий, опоясывающий центр. Городу необходимо определить, в рамках каких территорий (до 2020 г. реально начать развитие одной территории) ему придется взять на себя функцию девелопера части городского пространства. Только так реализовывались все знаковые проекты в Лондоне, Барселоне, Гамбурге. Необходимо обеспечить эти территории юридически и инфраструктурно, и только после этого рассчитывать на приход частных девелоперов для строительства знаковых многофункциональных проектов – деловых районов, общественных пространств.



- После утверждения генплана необходима разработка проектов планировки** крупных планировочных зон города. Ситуация, когда есть генплан на город площадью в сотни квадратных километров и проекты планировки на сравнительно небольшие кварталы в 10-20-50 гектаров, провоцирует логический разрыв. Решения в масштабе города Пушкина или самодостаточного городского района начинают формироваться по принципу «ситуативного пазла» в интересах отраслевых лоббистов и девелоперов, а не города. Город должен разработать за собственный счет несколько проектов планировки на наиболее проблемные или быстро развивающиеся крупные планировочные районы.

4.2. ВИЗУАЛЬНЫЙ ОБРАЗ ГОРОДА НОВЫЕ РАЙОНЫ И ИСТОРИЧЕСКИЙ ЦЕНТР

Повышение качества жизни жителей в том числе подразумевает под собой формирование на большей части территории Петербурга многофункциональных районов с деловой, культурной, производственной, рекреационной и жилой составляющими, что приведет к сокращению территорий, где доминирует только производственная или жилая функция. Важнейшим аспектом является приспособлен-

ность пространства именно для человека, а не для автомобиля. При этом комфорт для автомобильного движения можно создать комплексом технических мер (перехватывающие парковки, подземные и надземные паркинги, развитие системы краткосрочной аренды автомобилей и т.д.). Общественный транспорт должен получить преимущество перед автомобильным (выделенные полосы,

линии), при этом необходимо существенно повысить качество подвижного состава и регулярность движения. Жилая застройка должна возводиться преимущественно в среднеэтажном формате (5-8 этажей), строительство жилых башен можно допускать только в формате «знаковых» архитектурных проектов – средовых доминант районов. Плотность застройки должна соответствовать городскому оп-

тимальму – 10 000-12 000 м² жилой площади на гектар. Первые этажи зданий вдоль активных улиц должны быть полностью отданы под коммерческие и социальные сервисы, офисы малых компаний (преимущественно в сфере культуры, образования) на основе четких визуальных и функциональных регламентов, которые позволят улучшить, а не ухудшить архитектурный образ застройки и качество жизни.

НОВЫЕ РАЙОНЫ



ИСТОРИЧЕСКИЙ ЦЕНТР



4.2. ВИЗУАЛЬНЫЙ ОБРАЗ ГОРОДА УДОБНОЕ ДЛЯ ЖИЗНИ ГОРОДСКОЕ ПРОСТРАНСТВО ВО ВСЕХ ГОРОДСКИХ РАЙОНАХ

Все представленные городские пространства являются типовыми примерами, проблемы — общие почти для всей городской территории.

СМОЛЬНАЯ НАБЕРЕЖНАЯ

Доминирование автомобиля. Даже в летнее время по набережной нет смысла гулять — там нет функций, притягивающих людей, сопутствующей инфраструктуры, пешеход не защищен от потоков транспорта,двигающихся со скоростью 80-100 км/ч.



Сейчас



2025 год

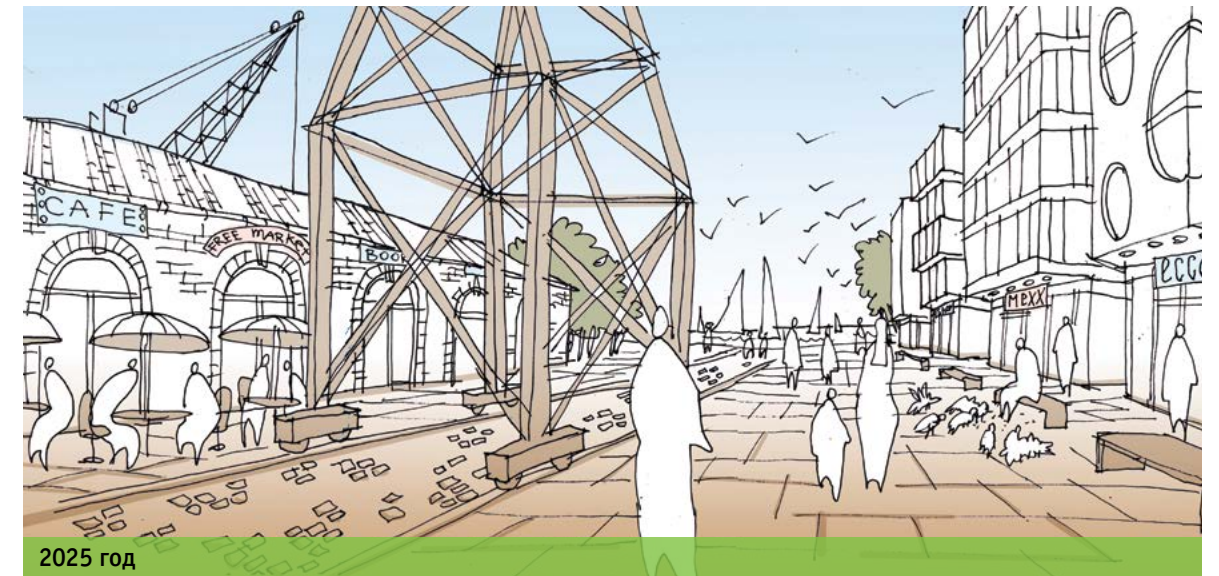
Формирование набережных, ориентированных на пешеходов без потери автомобильного движения по ним. Комфортное городское пространство на набережных доступно для использования не только пешеходам, но и велосипедистам. Дополнительное озеленение позволяет снизить шумовую нагрузку на территорию. Появляется возможность для развития сервисов на пространствах набережных, использование водного фронта.

АДМИРАЛТЕЙСКИЕ ВЕРФИ (СЕВЕРНАЯ ЧАСТЬ)

Одно из самых перспективных рекреационных, культурных и туристических пространств в самом сердце города, является закрытым пространством с низ-коэффективной индустриальной функцией.



Сейчас



2025 год

Формирование нового качества среды бывших промышленных территорий. Формирование нового облика города за счет сохранения памятников архитектуры и исторического наследия и за счет появления в городской ткани современной качественной архитектуры, не нарушающей ни архитектурное восприятие территории, ни высотные регламенты центра.

4.2. ВИЗУАЛЬНЫЙ ОБРАЗ ГОРОДА

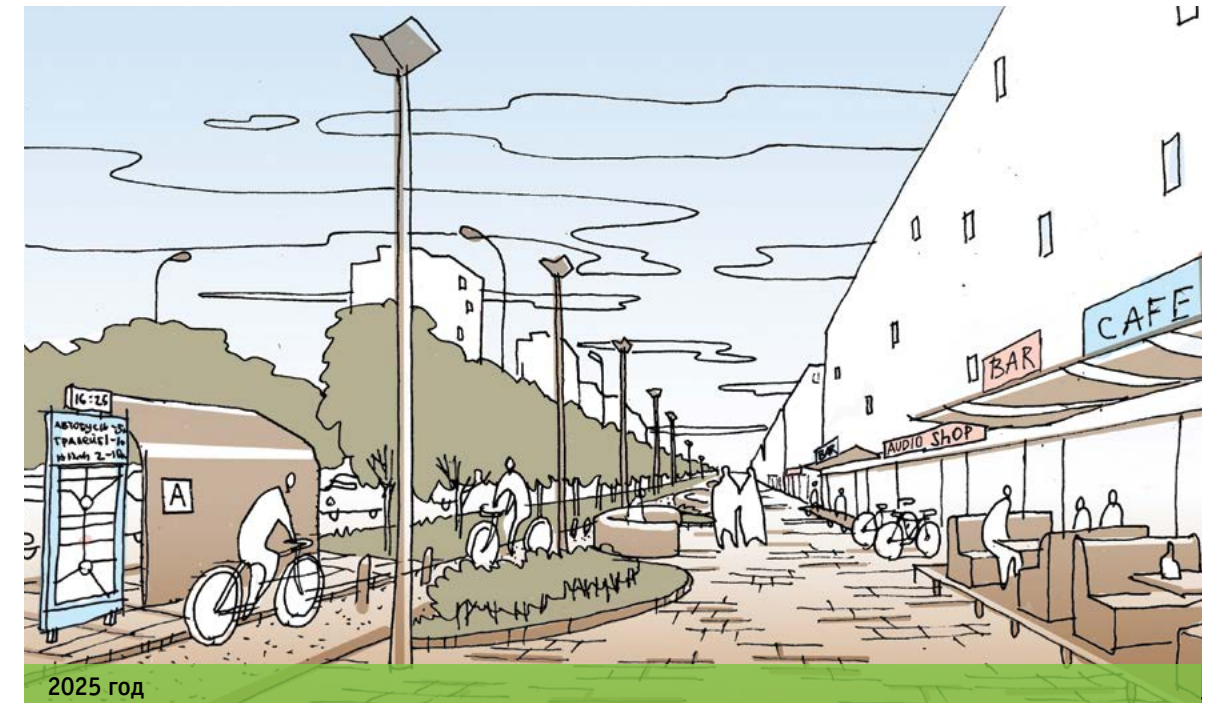
УДОБНОЕ ДЛЯ ЖИЗНИ ГОРОДСКОЕ ПРОСТРАНСТВО ВО ВСЕХ ГОРОДСКИХ РАЙОНАХ

ЛЕНИНСКИЙ ПРОСПЕКТ

Пространство не удобно для пересадок с разных видов транспорта и для пешеходного движения, не несет рекреационной функции и создает условия для криминальных проявлений.



Сейчас



2025 год

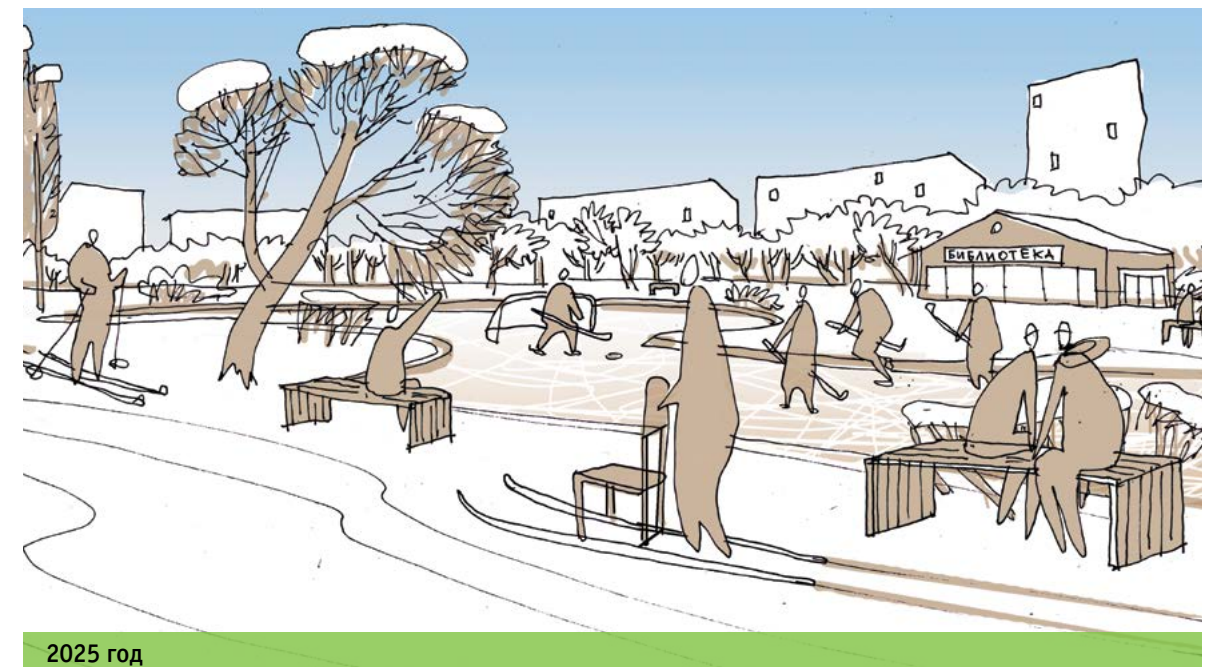
Формирование нового качества городской среды не только в центральных, но и в спальных районах. Создание удобной транспортной инфраструктуры для общественного транспорта, велосипедистов и пешеходов. Формирование качественного облика спальных районов.

ПОЛЮСТРОВСКИЙ ПАРК

Базовая рекреационная функция инфраструктурно не обеспечена, 9 месяцев в году в парке некомфортно. Отсутствуют сопутствующие сервисы — вне светлого времени суток в парке небезопасно, поэтому нет стимула для его посещения.



Сейчас



2025 год

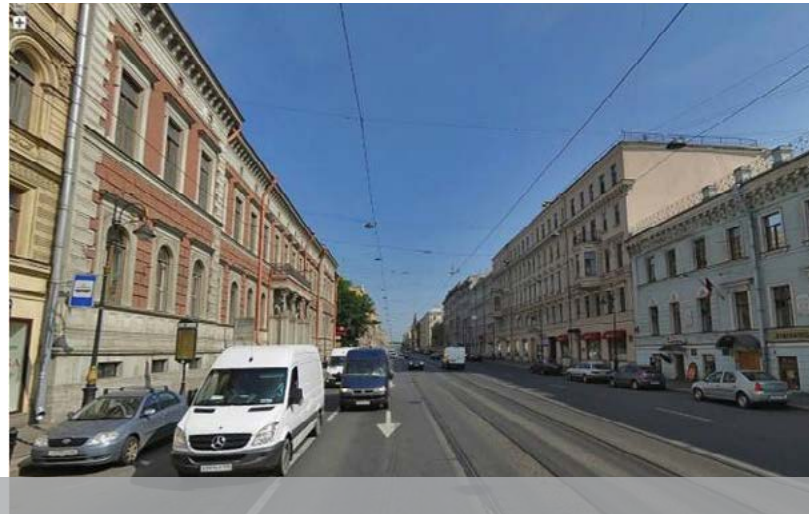
Создание новых городских подцентров и пространств нового качества среды на базе существующих городских скверов и парков, наполнение их сервисами и жителями.

4.2. ВИЗУАЛЬНЫЙ ОБРАЗ ГОРОДА

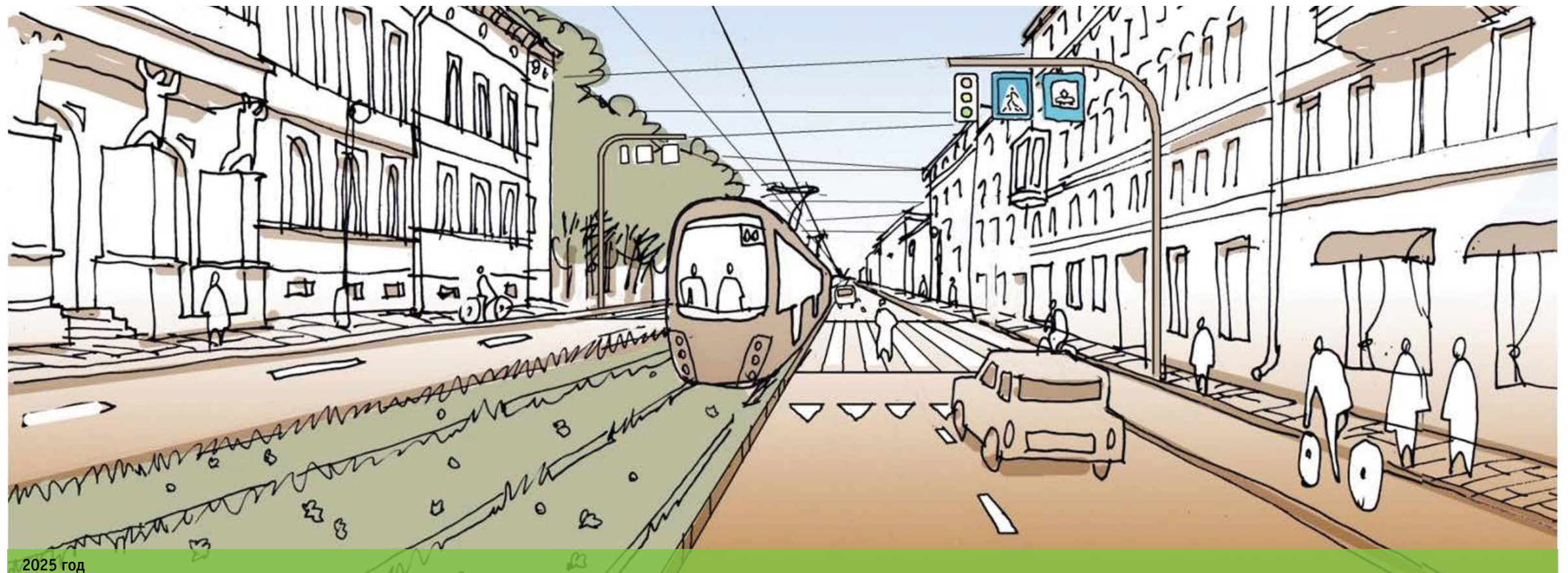
ЭФФЕКТИВНЫЕ И УДОБНЫЕ ГОРОДСКИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ

ЛИТЕЙНЫЙ ПРОСПЕКТ

Пространство неэффективно выполняет все функции — пешеходное движение, развитие коммерции, автомобильный транзит. Трамваи давно прекратили движение, хотя остатки трамвайных путей сохранены. Парковка происходит хаотично, занимая до 50% площади проспекта.



Сейчас



2025 год

Создание среды, комфортной для пешеходов, велосипедистов, использования общественного транспорта. Возвращение важной транспортной функции — общественного транспорта на городские магистрали вместо хаотичной парковки и приоритета личного автомобильного транспорта.

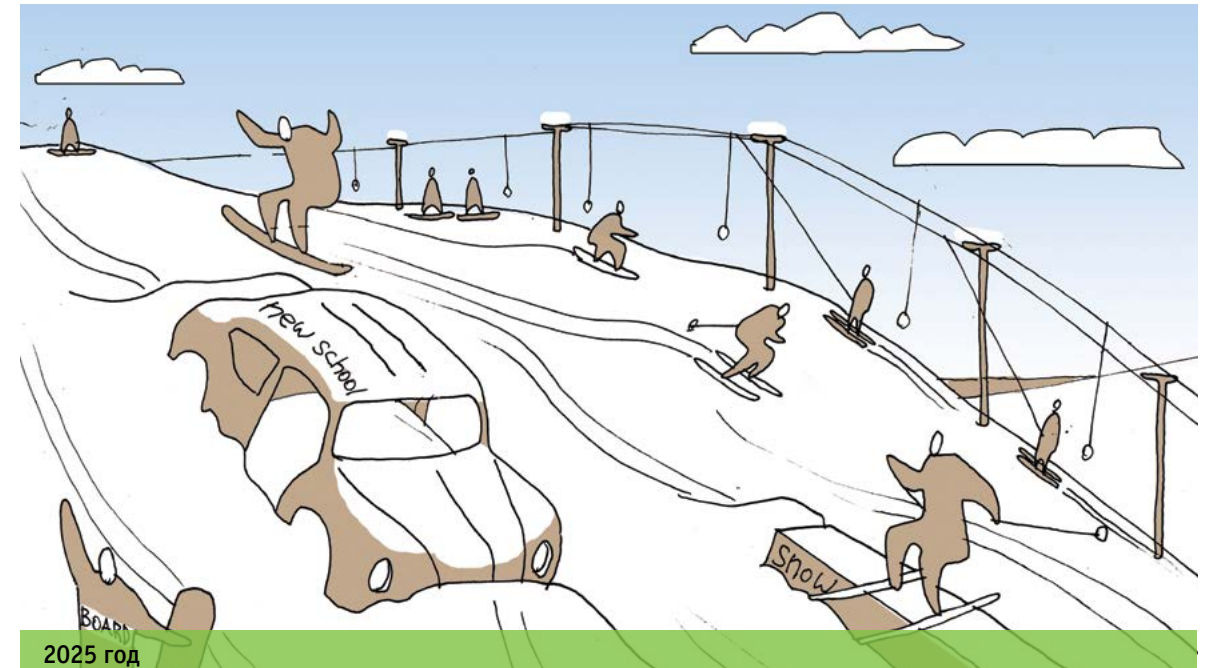
4.2. ВИЗУАЛЬНЫЙ ОБРАЗ ГОРОДА ЭФФЕКТИВНЫЕ И УДОБНЫЕ ГОРОДСКИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ

ВОЛХОНСКАЯ СВАЛКА

Свалка является источником постоянного негативного экологического и визуального дискомфорта, основой для развития полутеневых видов бизнеса с низкой эффективностью выполнения базовой функции.



Сейчас

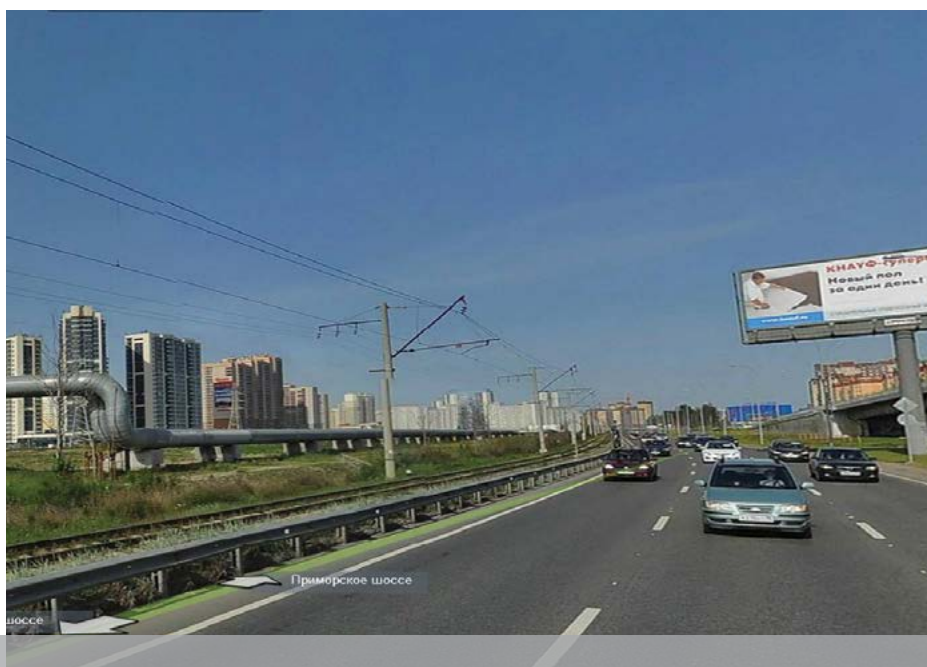


2025 год

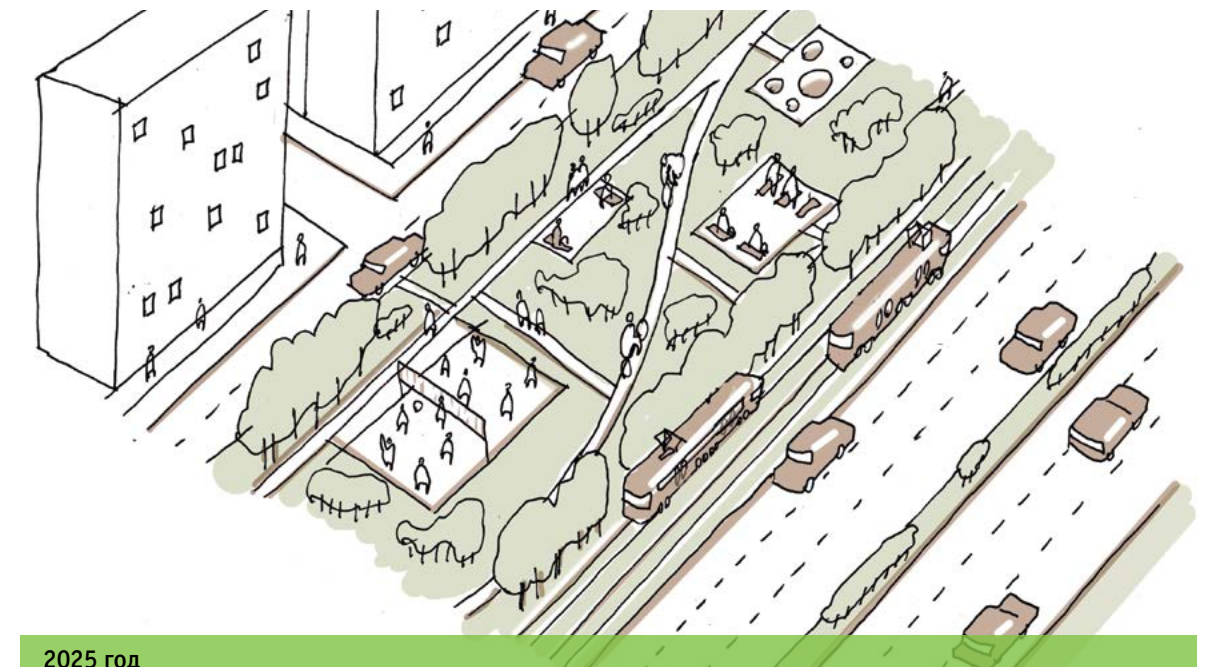
Появление новых функций у части городских территорий, которые сейчас используются неэффективно. Реализация парков на склонах бывших свалок позволит не только включить эти территории в городскую ткань, но и значительно снизить их негативное влияние и сократить расходы на их содержание. Город получит еще один имиджевый проект нового качества.

КОРИДОР ИНЖЕНЕРНЫХ КОММУНИКАЦИЙ РЯДОМ С УЛИЦЕЙ ОПТИКОВ

Пояс отчуждения вокруг инженерных коммуникаций, малопроницаемый барьер для пешеходного и автомобильного движения, территория с низким благоустройством, плохим визуальным обликом, провоцирующая криминальные проявления.



Сейчас



2025 год

Использование территорий под социальные функции позволит не только избавить городскую ткань от пустырей, но и пересмотреть использование внутриквартальных территорий, добавив им возможностей для развития.

4.2. ВИЗУАЛЬНЫЙ ОБРАЗ ГОРОДА ЭФФЕКТИВНОЕ ГОРОДСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ*

ДВОРЫ РЯДОМ СО СТАНЦИЕЙ МЕТРО «ПАРК ПОБЕДЫ»

Зона доминирования хронически дефицитной автомобильной парковки, с низким комфортом пешеходного движения и рекреации, плохим визуальным и техническим обликом жилого фонда. Большинство изначальных преимуществ низкой плотности застройки, отсутствия автомобильного транзита и обширного озеленения почти утрачено.



Сейчас



Формирование комфортного и безопасного внутридворового пространства, с преобладанием инфраструктуры для пешеходов и маломобильных граждан.



*Систематическая деятельность городских властей, коммерческих и общественных организаций, а также горожан по обеспечению устойчивого развития территории города и формированию комфортной городской среды.

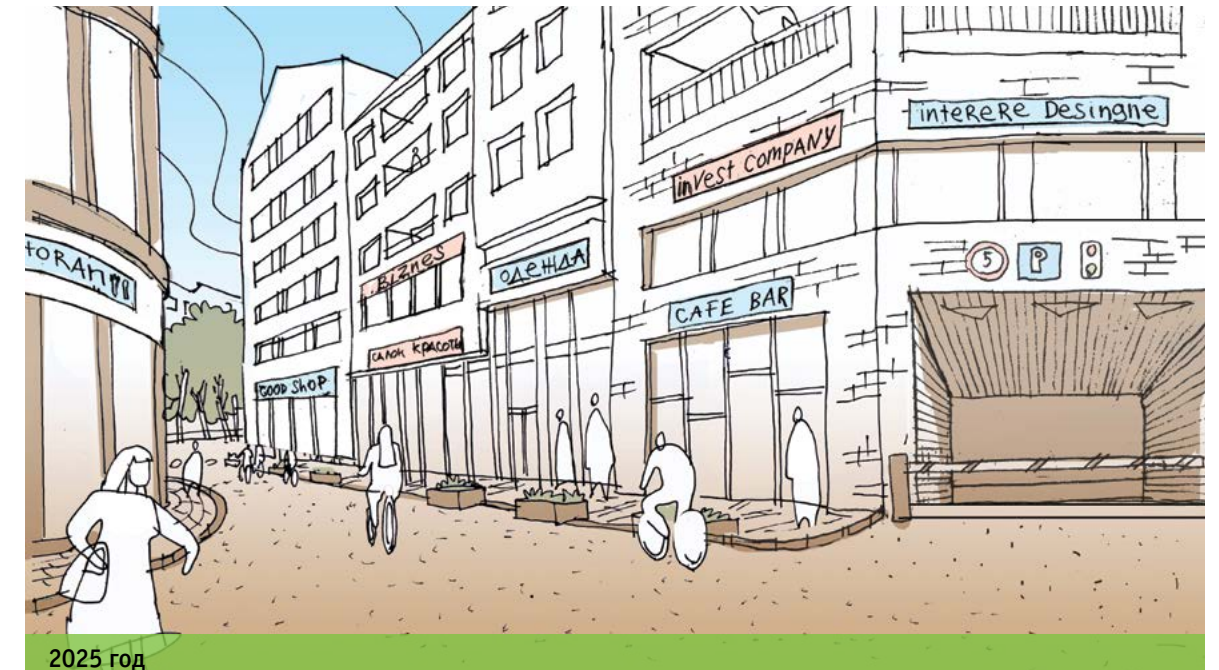
4.2. ВИЗУАЛЬНЫЙ ОБРАЗ ГОРОДА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ

ЖК «СЛАВЯНКА»

Однообразие застройки с наличием быстро деградирующих территорий формального благоустройства, дефицит первичных сервисов и полное отсутствие рабочих мест. Озеленение практически отсутствует. Потенциал комфорта среднеэтажной застройки используется слабо. Общественный транспорт почти не развит.



Сейчас



2025 год

Увеличение разнообразия застройки, формирование пешеходных и иных зон с развитой торговой функцией, а также сектором услуг, доступных жильцам. Данные функции также могут обеспечить и стимулировать развитие малого бизнеса на территории.

ПРОМЫШЛЕННАЯ ЗОНА «ШУШАРЫ»

Зона дискомфорта и низкого благоустройства с низким качеством функционального наполнения и высоким потенциалом криминальных проявлений.



Сейчас



2025 год

Формирование новых промышленных зон: диверсификация функций формируемых пространств, в том числе за счет реализации комфортных общественных пространств.

4.2. ВИЗУАЛЬНЫЙ ОБРАЗ ГОРОДА

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ

ЖК «СЕВЕРНАЯ ДОЛИНА»

Однообразие и чрезмерная плотность застройки с наличием быстро деградирующих территорий формального благоустройства, дефицит парковочных мест и полное отсутствие рабочих мест. Чрезмерная плотность не создает основы для позитивных социальных коммуникаций жителей. Озеленение практически отсутствует, функции рекреации локализованы только на детских площадках. Общественный транспорт развит слабо.



Сейчас



Создание комфортной внутридворовой среды, в том числе на территории могут быть размещены открытые кафе, спортивные и иные площадки с доступным для жителей прокатом инвентаря.

4.3. ГОРОДСКАЯ СРЕДА

ПРИНЦИПЫ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДА

Успешная социально-экономическая и конкурентоспособная городская агломерация должна **предоставлять своим жителям выбор**: жить в плотной исторической застройке или в комфортных современных многоквартирных районах либо же в удобных малоэтажных пригородах.

Сейчас в Петербурге у подавляющей части горожан нет такого выбора. Кроме того, динамичная агломерация должна обладать не только историческим наследием, но и современными общественными и деловыми районами со знаковой архитектурой XXI века, чтобы вдохновлять и быть удобной для современных бизнес-функций/креативной экономики. Но наш город уже больше полувека не рождает архитектурных и средовых шедевров международной значимости.

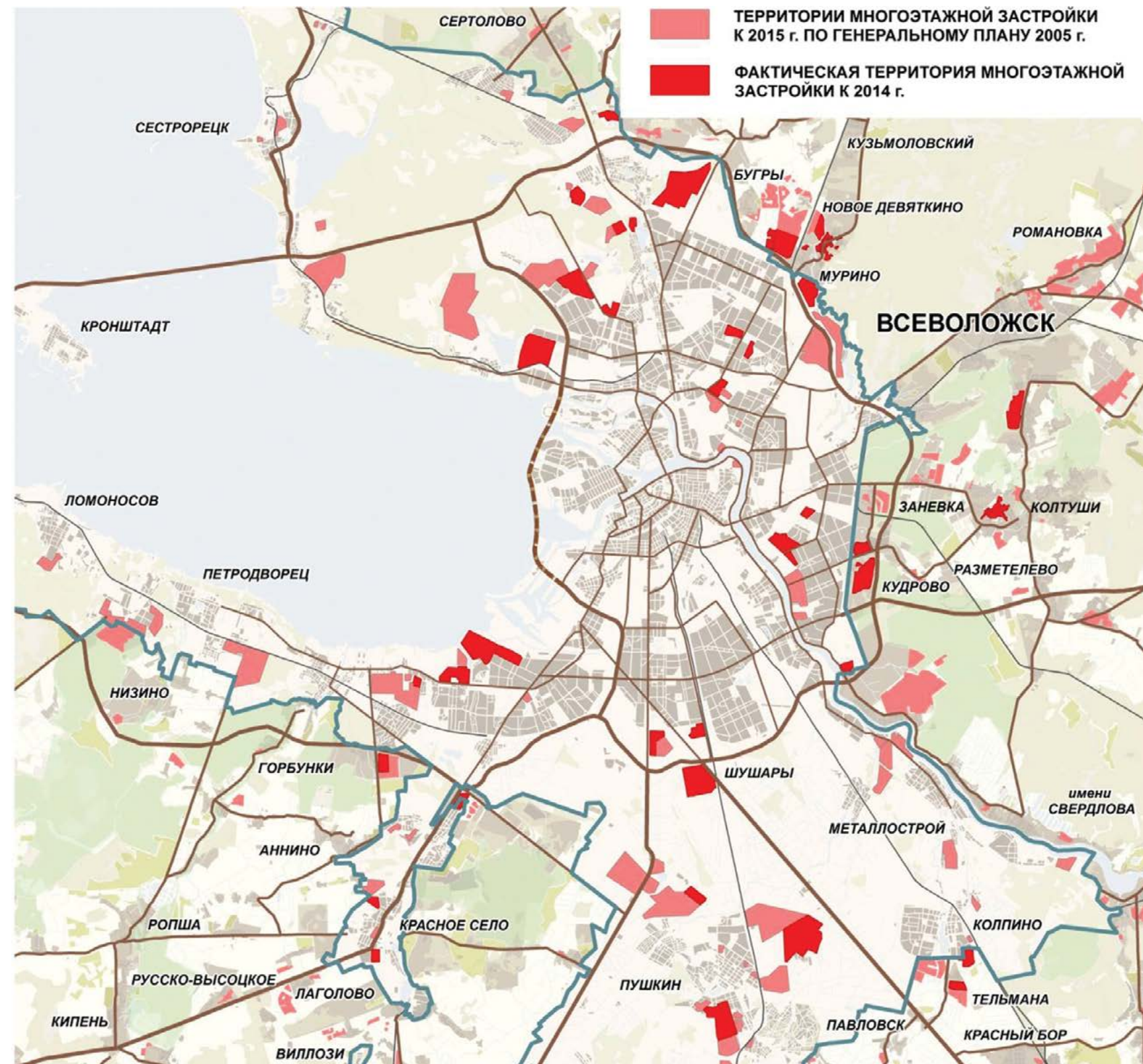
Санкт-Петербургу требуется запуск всеобъемлющей **программы развития городской среды**, которая должна позволить кардинально улучшить качество жизни в городе, в том числе создать комфортную, безопасную и безбарьерную среду для всех категорий жителей. Традиционные методы транспортного строительства и благоустройства доказали свою низкую эффективность.

Необходима реализация любых градостроительных проектов одновременно в трех масштабах:

- 1) общегородском,
- 2) квартала и дома,
- 3) потребностей каждого конкретного жителя.

Город должен создать пространства для безопасного пешеходного движения жителей и туристов не только в небольшой части традиционного туристического центра, но и в рамках всей Санкт-Петербургской агломерации.

Плотность многоэтажной застройки гораздо выше запланированной в генеральном плане 2005 года (при перевыполнении объемов по площади застройки).



4.3. ГОРОДСКАЯ СРЕДА

СУЩЕСТВУЮЩИЕ ПРОБЛЕМЫ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ

Примеры масштабного девелопмента в историческом центре имеют низкий уровень качества среды и монофункциональны — в результате не формируют потенциала для создания общественных пространств.



Сейчас

Фото: пользователь Dragon18 сайт <http://www.skyscrapercity.com>

Разнообразие жилых проектов не трансформируется в качество пространства, а отставание в развитии социальной и транспортной инфраструктуры, дефицит рабочих мест делают такие районы причиной, которая не позволяет Петербургу стать конкурентоспособным экономическим центром глобального масштаба.



Сейчас

Фото: Песочинский Дмитрий Михайлович

Девелопмент эконом-класса на окраинах Санкт-Петербурга повторяет худшие образчики советского массового строительства 1980-х годов.



Сейчас

Фото: Песочинский Дмитрий Михайлович

Проекты уплотнительной застройки, даже в условиях создания качественной автономной жилой среды, снижают общее качество жизни в районе за счет дополнительной сверхнагрузки на транспортную и социальную инфраструктуру.



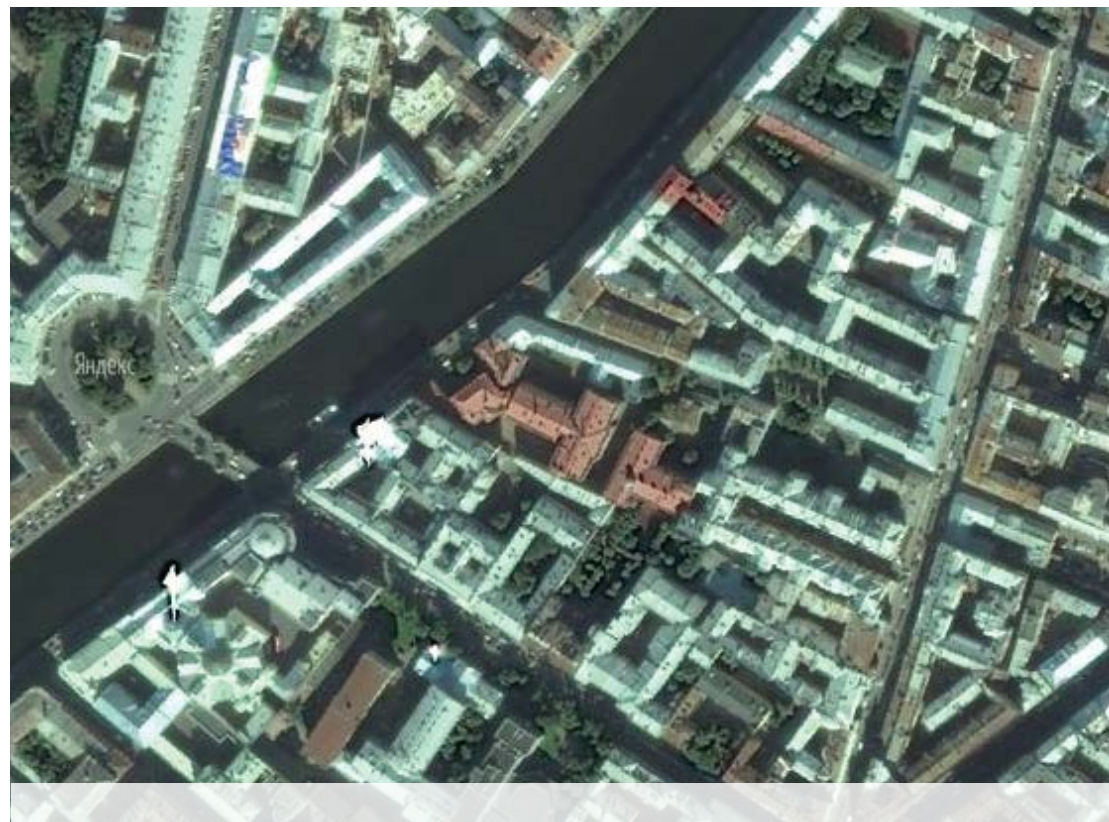
Сейчас

Фото: Песочинский Дмитрий Михайлович

4.3. ГОРОДСКАЯ СРЕДА

ПЛОТНОСТЬ ЗАСТРОЙКИ

ИСТОРИЧЕСКИЙ ЦЕНТР.
ПЛОТНОСТЬ ЗАСТРОЙКИ — 21000 м²/га



МИКРОРАЙОННАЯ ЗАСТРОЙКА 80-90 ГГ.
ПЛОТНОСТЬ ЗАСТРОЙКИ — 9500 м²/га



Источник: Яндекс.Карты

НОВЫЙ ПЕТЕРБУРГ 2000-2014 ГГ.
ПЛОТНОСТЬ ЗАСТРОЙКИ — 35000 м²/га!*



Плотность застройки не в значении «плотности качества пространства и сервисов», а в значении максимального выхода м² делает новые проекты массовой жилой застройки гораздо менее конкурентоспособными в будущем, чем даже проекты советского массового строительства. Поэтому риск превратиться в «гетто» через 15-20 лет у таких районов даже выше, чем у кварталов «хрущевок» или «брежневок».



Источник: Яндекс.Панорамы

* На примере одного из строящихся жилищных комплексов на севере Санкт-Петербурга.

4.3. ГОРОДСКАЯ СРЕДА

ПРИНЦИПЫ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДА

Продуманная пространственная и градостроительная политика — залог решения транспортных, жилищных и экологических проблем, сохранения наиболее талантливых горожан и привлечения высококвалифицированных новых жителей.

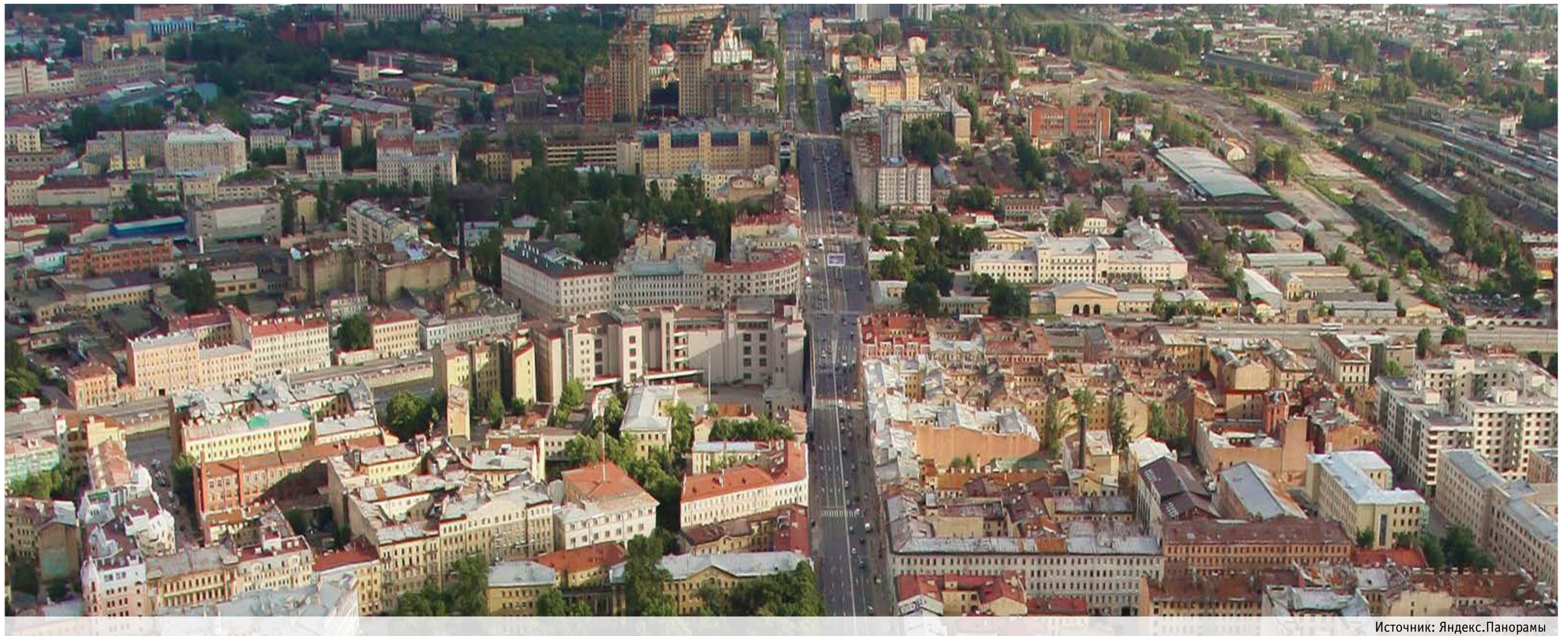
У нас осталось мало времени для того, чтобы превратить Санкт-Петербург и его пригороды в эффективную

городскую агломерацию с сохраненным историческим и интегрированным с ним новым общественно-деловым центром, с насыщенными качественными рабочими местами и инфраструктурой досуга жилыми районами и поселениями-спутниками, обеспеченными общественным транспортом, обладающими собственной уникальной идентичностью и конкурентоспособными рабочими местами.

ПРИНЦИПЫ РАЗВИТИЯ ОТДЕЛЬНЫХ ГОРОДСКИХ РАЙОНОВ

Современный Большой Петербург неоднороден по типу застройки и специфическим проблемам развития. Для решения проблем исторического квартала, многоэтажного микрорайона на окраине или садоводства нужны разные инструменты реабилитации. **Ввиду этого в стратегии рассматривается несколько типов территорий развития: исторический центр, промышленная историческая застройка,**

кварталы «сталинской» застройки, микрорайоны типовой советской и постсоветской застройки, территории «новой индустриализации», города-спутники, малоэтажные пригороды.



Источник: Яндекс.Панорамы

4.3. ГОРОДСКАЯ СРЕДА

ПРИНЦИПЫ РАЗВИТИЯ ОТДЕЛЬНЫХ ГОРОДСКИХ РАЙОНОВ

Современная узнаваемость и привлекательность Санкт-Петербурга сформирована именно на базе **исторического градостроительного наследия**, которое нужно не только эффективно сохранить, но и обеспечить процессы его саморазвития в будущем. Поэтому городу необходима эффективная, но социально адаптированная программа реконструкции исторического центра.

Во-первых, трансформация автомобильных набережных в общественные и обязательно озелененные общественные пространства.

Во-вторых, создание гуманного платного парковочного режима для автомобилей в активной деловой зоне исторического центра и на ряде транзитных проспектов одновременно с созданием интегриро-

ванной системы общественного транспорта на базе скоростных трамваев, городских электричек и метро. **В-третьих**, капитальная реконструкция ветхих и аварийных зданий на базе принципов прозрачного выбора для местного населения: можно уехать из центра в жилье большей площади или остаться, улучшив свои условия жизни на базе льготной ипотеки или программ социальной поддержки.

При этом в части реконструкции исторического центра необходимо исходить из баланса создания новой и сохранения исторической застройки — не имеющая архитектурной и средовой ценности застройка на второстепенных улицах или внутри кварталов может заменяться сходной по этажности качественной современной архитектурой.

Отдельного внимания требуют **районы промышленной застройки вокруг исторического центра города**. Наиболее знаковые территории (например, устье Большой Невы) должны стать взаимодополняющими традиционный исторический центр современными общественно-деловыми районами — у города **должно наконец появиться знаковое и качественное архитектурное лицо XXI века!**

Уникальные памятники дореволюционной и конструктивистской промышленной архитектуры должны быть сохранены на базе поиска для них новых функций — деловых, общественных и даже жилых. Здания типовой советской промышленной застройки должны уступить место качественной современной архитектуре, при этом учитывающей уникальный об-

раз Петербурга в части этажности и градостроительной структуры.

Реконструкция всей площади депрессивных промышленных территорий требует законодательных новаций — мягкого функционального зонирования, когда в одном здании может располагаться и экологически чистое современное производство, и жилые лофты и библиотека. Это требует работы городских и муниципальных властей в качестве модераторов развития каждого уникального пространства.

При этом важно запретить строительство на месте промышленной застройки, близ границ исторического центра, монофункциональных жилых микрорайонов высокой этажности (более 9 этажей).



Источник: <http://www.bing.com/maps/>

Пример интеграции исторической застройки и новых общественных, жилых и деловых объектов в Копенгагене.

4.3. ГОРОДСКАЯ СРЕДА

ПРИНЦИПЫ РАЗВИТИЯ ОТДЕЛЬНЫХ ГОРОДСКИХ РАЙОНОВ

Микрорайоны советской и постсоветской типовой застройки первоочередно требуют ускоренного развития общественного транспорта, уплотнения сети автомобильных проездов и функционального насыщения жилых микрорайонов центрами разнообразной занятости, культурного и спортивного досуга, рекреацией. В типовых кварталах много неиспользуемого пространства: отводы от инженерных объектов, неиспользуемые псевдогазоны, нерационально построенные автостоянки. Это ресурс не для уплот-

нительной жилой застройки и торговых павильонов, а для многофункционального насыщения. Огромный ресурс активности есть и у самих жителей. Город и муниципалитеты могут прозрачно распределять 50–80% средств на реконструкцию именно в тех кварталах, где жители хотя бы частично готовы вложить свои усилия и средства.

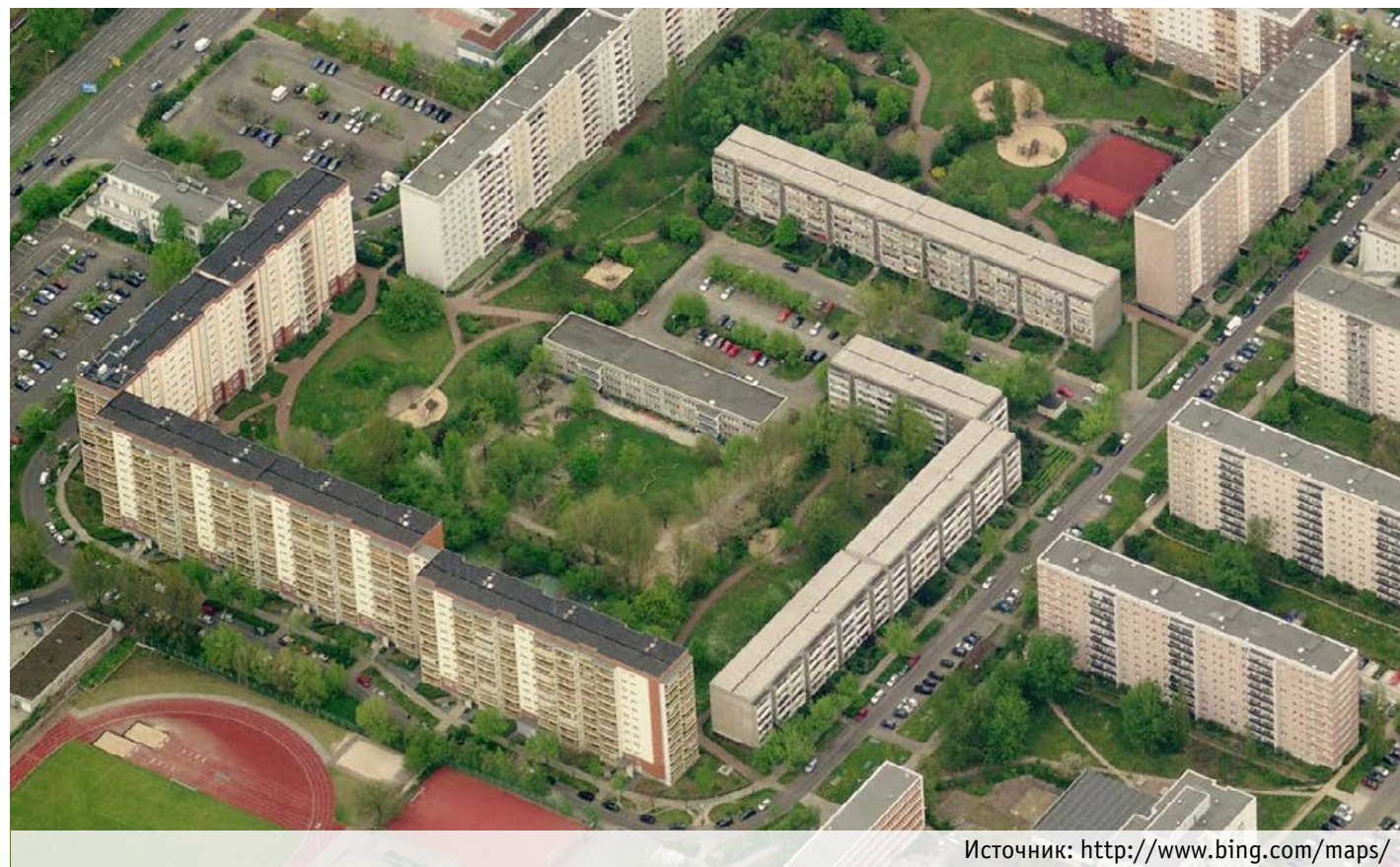
Исторические центры городов-спутников* Пушкина, Петродворца, Кронштадта, Сестрорецка, Колпино, Сертолово, Всеволожска, Гатчины являются ресурса-

ми их уникальной идентичности и притягательности. Для каждого малого и среднего города необходима индивидуальная программа насыщения центра города разными типами сервисных бизнесов, создающих ауру малого и комфортного города и рабочие места.

Зоны массового дачного строительства и малоэтажной застройки должны получить государственную поддержку в части строительства качественной автомобильной и инженерной инфраструктуры. Кроме того, требуется разработка

льготной программы субсидирования государством создания быстро разворачиваемой сети государственных и частных малых школ и детских садов.

Позднесоветские и современные промышленные территории необходимо реконструировать и строить на базе принципов «зеленого строительства» и многофункциональности (за счет развития сервисной деловой инфраструктуры), что позволит сделать их более привлекательными визуально и общественно безопасными.



Источник: <http://www.bing.com/maps/>

Восточный Берлин, пример реконструкции типового микрорайона (новые фасады, двор без автомобиля, общественный центр во дворе)



Источник: <http://www.bing.com/maps/>

Восточный Берлин, пример нового жилого строительства экономического класса (двор без автомобиля, социальный объект интегрированный с деловым центром, жилье 4 – 6 этажей)

* Города, находящиеся и развивающиеся не более чем в 30 км от более крупного центра и составляющие с ним единую экономическую и демографическую систему.

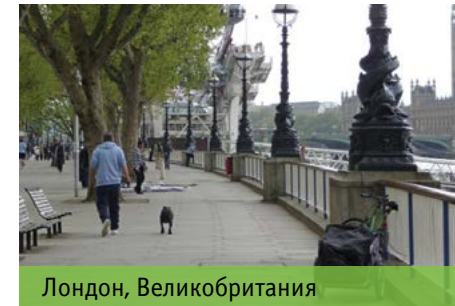
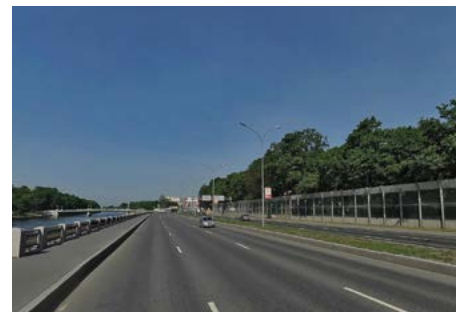
4.3. ГОРОДСКАЯ СРЕДА

ФОРМИРОВАНИЕ НОВОГО ТИПА НАБЕРЕЖНЫХ

В настоящий момент большинство набережных Петербурга обустроены для автомобилей, но не предназначены для пешеходов. Выглядят они как 3-6-полосные магистрали с очень низкой пешеходной активностью, особенно вне летнего периода. В итоге не используется ресурс, который может доставлять удовольствие жителям города и туристам и приносить существенный доход в городской бюджет.

Набережные — одна из главных ценностей нашего города. Организация пространства набережной должна в первую очередь быть ориентирована на пешехода: нужно создавать променады со скамейками, велодорожками, отделенные от проезжей части полосой деревьев и насыщенные различными функциями — выходами к воде, детскими и спортивными площадками, открытыми и закрытыми кафе, площадками для культурных событий и выставок и другими, в зависимости от специфики места.

Такой тип набережных — один из показателей **высокого уровня жизни и комфорта города** и в то же время — эффективный инструмент **капитализации территории**, в отличие от набережных, заполненных автомобилями. Речь идет не о полном отказе от автомобильного движения на набережных (за исключением отдельных случаев), а о доминировании пешеходной активности.



Лондон, Великобритания



Санкт-Петербург



Мадрид, Испания

Пример правильной организации, но с плохим исполнением и эксплуатацией.



Условные обозначения:

Гуманизация автомобильных набережных

Создание набережных, ориентированных на пешеходов

4.3. ГОРОДСКАЯ СРЕДА

ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОСТРАНСТВА УЛИЦ

Сейчас можно сказать, что городские улицы и пространства проектируются для машин и должным образом не учитывают пешеходные передвижения по городу. Тротуары обрываются в самых неожиданных местах, зебры и знаки пешеходных переходов отсутствуют там, где они нужны, на тротуарах повсеместно находятся препятствия в виде рекламных щитов, столбов, будок и других, мешающих пешеходному движению. Также необходимо отметить, что за качеством покрытия на тротуарах следят намного меньше, в сравнении с автомобильными дорогами. Во многих местах существующие пешеходные тропы

закрывают для пешеходного движения из соображений безопасности. В последнее время в Петербурге стали развивать тренд строительства надземных пешеходных переходов, ликвидируя при этом наземные со светофором. Делается это как бы для повышения безопасности пешеходов, что не является реальной первопричиной. Такие переходы делают для ускорения автомобильных потоков по улицам и избавления от пробок. Проблема состоит в том, что данные действия не решают даже этой цели — пробки просто переносятся на другое узкое место или ближайший светофор на перекрестке.

Ускорение потоков не должно являться главной целью. С точки зрения жителя города главными факторами должно выступать время в пути из одной точки города в другую вкупе с безопасностью передвижения. Вид транспорта для перемещения не должен иметь главного значения в этом вопросе, а соответственно в приоритете — приспособленность города для передвижения пешком, затем для общественного транспорта и велосипедов, и только потом для личных автомобилей.

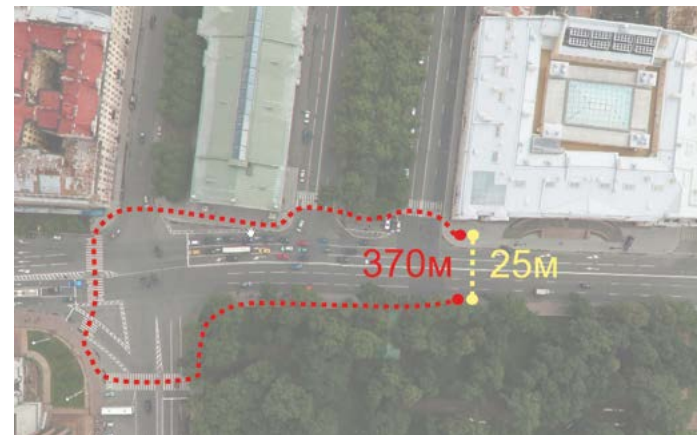
Существует миф о том, что эффективность транспортной системы будет наибольшей, если ско-

рости передвижения (особенно на автомобиле) будут насколько это возможно высокие. В действительности это не так. При определенной настройке светофоров и наличии приоритета проезда общественного транспорта наиболее эффективными являются средние скорости в 35-50 км/ч (без пробок), при которых автомобили распределяются по городу равномерными темпами, а соответственно не возникает заторов в каком-то одном месте, до которого все быстро доезжают из-за возможности развить большую скорость по улице.

НЕУДОБНАЯ СУЩЕСТВУЮЩАЯ ПЕШЕХОДНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА



Препятствия для пешеходов.



Низкая пешеходная связность.



Узкие тротуары.

РЕАЛИЗАЦИЯ КАПИТАЛОЕМКИХ ПРОЕКТОВ НИЗКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ



Такие переходы не ускоряют поток автомобилей — они останавливаются на ближайшем перекрестке с неправильно настроенными светофорами.



4.3. ГОРОДСКАЯ СРЕДА

ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОСТРАНСТВА УЛИЦ

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕШЕХОДОВ И АВТОМОБИЛИСТОВ

Для повышения безопасности пешеходов и автомобилистов и эффективности передвижения потоков людей есть намного более эффективные меры:

- Планировка улиц таким образом, чтобы автомобили не могли развивать скорость больше разрешенной/безопасной для данной местности — создание искусственных изгибов улицы, высадка деревьев, ротонды, отделение зоны уличной парковки деревьями и др.
- Расширение и благоустройство тротуаров.
- Повышение «читаемости» пространства — создание простой, понятной и красивой навигации для пешеходов и автомобилистов.
- Ликвидация визуального мусора, отвлекающего водителей (в особенности вывески зеленого и красного цветов, которые путают со светофором).
- Создание безопасных светофорных/бессветофорных переходов.
- Дополнительное выделение пешеходных переходов различными способами: прямая подсветка перехода (фонарь над переходом), частая смена цвета разметки на переходе, подъем пешеходного перехода на уровень тротуара.
- Оптимизация фаз светофоров в масштабах целого города, с созданием «зеленой волны» при определенной скорости, с возможностью изменения/адаптации в реальном времени.
- Также эти действия, вместе с установкой скамеек, разнообразным ландшафтным дизайном, приведут к созданию более комфортных условий для пешеходного передвижения в городе.



Источник: nacto.org



Фото: Илья Варламов

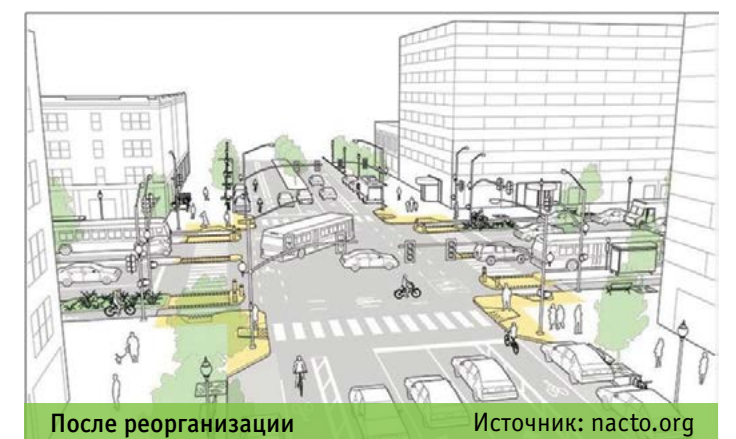
ПРАВИЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕКРЕСТКОВ И РАБОТЫ СВЕТОФОРОВ

Один из видов повышения эффективности работы транспортной системы — правильная организация перекрестков и работы светофоров. Искусственное уменьшение перекрестков за счет расширения пешеходных зон и разметка на перекрестке (которой сейчас нет в нашем городе), а также поднятые на уровень тротуара пешеходные переходы и различные комбинации приоритетов фаз светофоров также повышают безопасность пешеходов и автомобилистов, снижают количество аварий и делают городское пространство комфортным.



До реорганизации

Источник: nacto.org



После реорганизации

Источник: nacto.org

Пример реорганизации перекрестка для повышения комфорта, безопасности и снижения количества аварий. По исследованиям транспортной модели, скорость потока не изменилась.

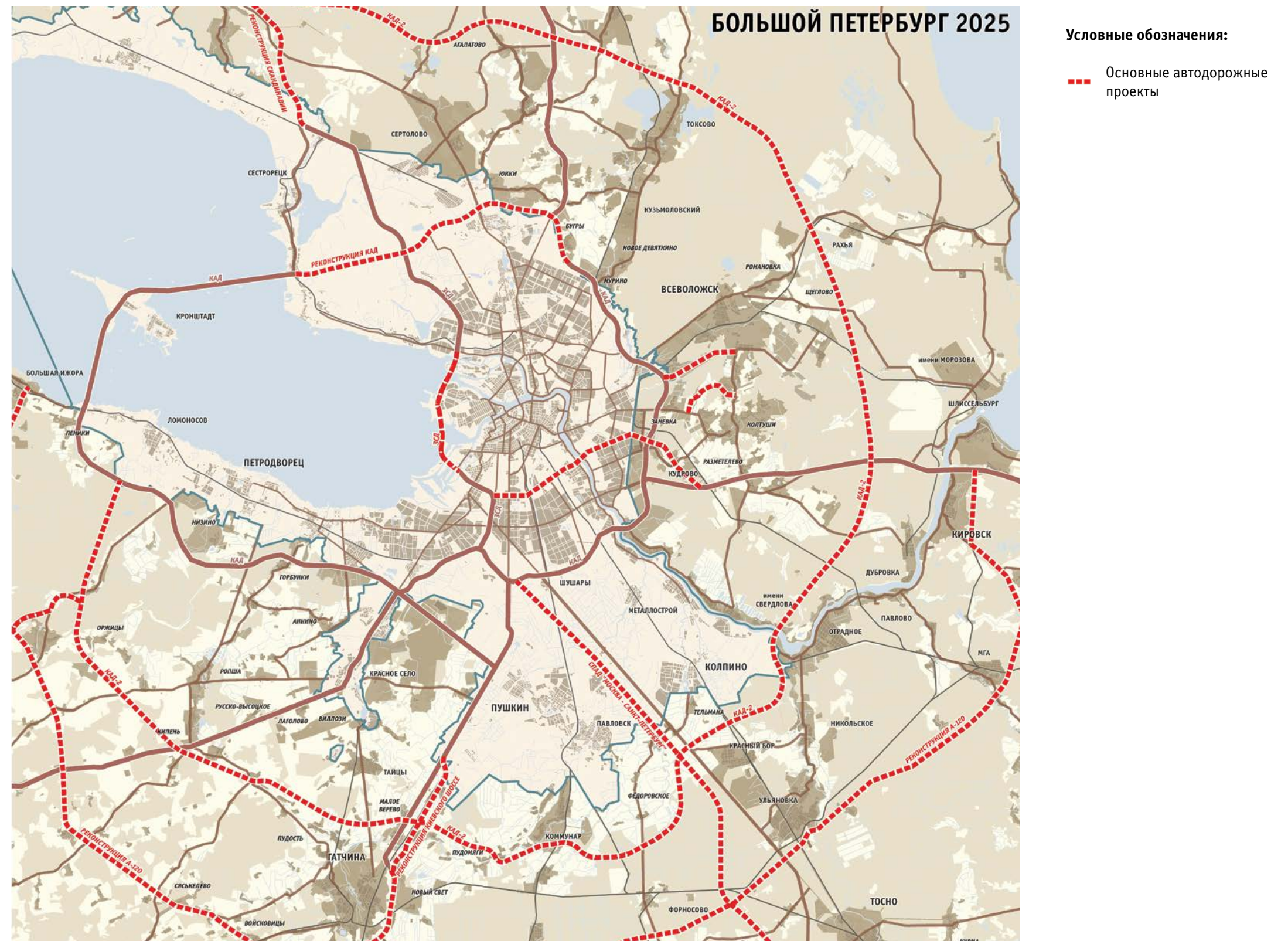
4.4. ТРАНСПОРТ

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ БОЛЬШОГО ПЕТЕРБУРГА

Залог эффективного функционирования агломерационной транспортной системы — **сбалансированное развитие общественного и автомобильного транспорта.**

Система пригородных электричек уже 20 лет стагнирует, необходимо строительство небольшого количества новых грузовых железных дорог, которое позволит освободить существующие железнодорожные линии для регулярного движения современных и безопасных городских электричек, эффективно сопряженных со станциями метро, и скоростного трамвая в районах плотной городской застройки.

В части автодорожного строительства необходимо увеличение количества вылетных трасс из районов городской застройки, создание кольцевых автодорог — дублеров КАД СПб. Кроме того, необходимо полное решение проблемы границы Санкт-Петербурга и Ленинградской области — выходом является эффективная работа комплексного органа планирования развития агломерации, а не только отраслевого органа по транспорту. **Агломерационным железнодорожным и автодорожным проектам нужна более масштабная федеральная поддержка**, без которой нельзя добиться серьезного привлечения средств частных инфраструктурных компаний.



Развитие автомобильных дорог Большого Петербурга.

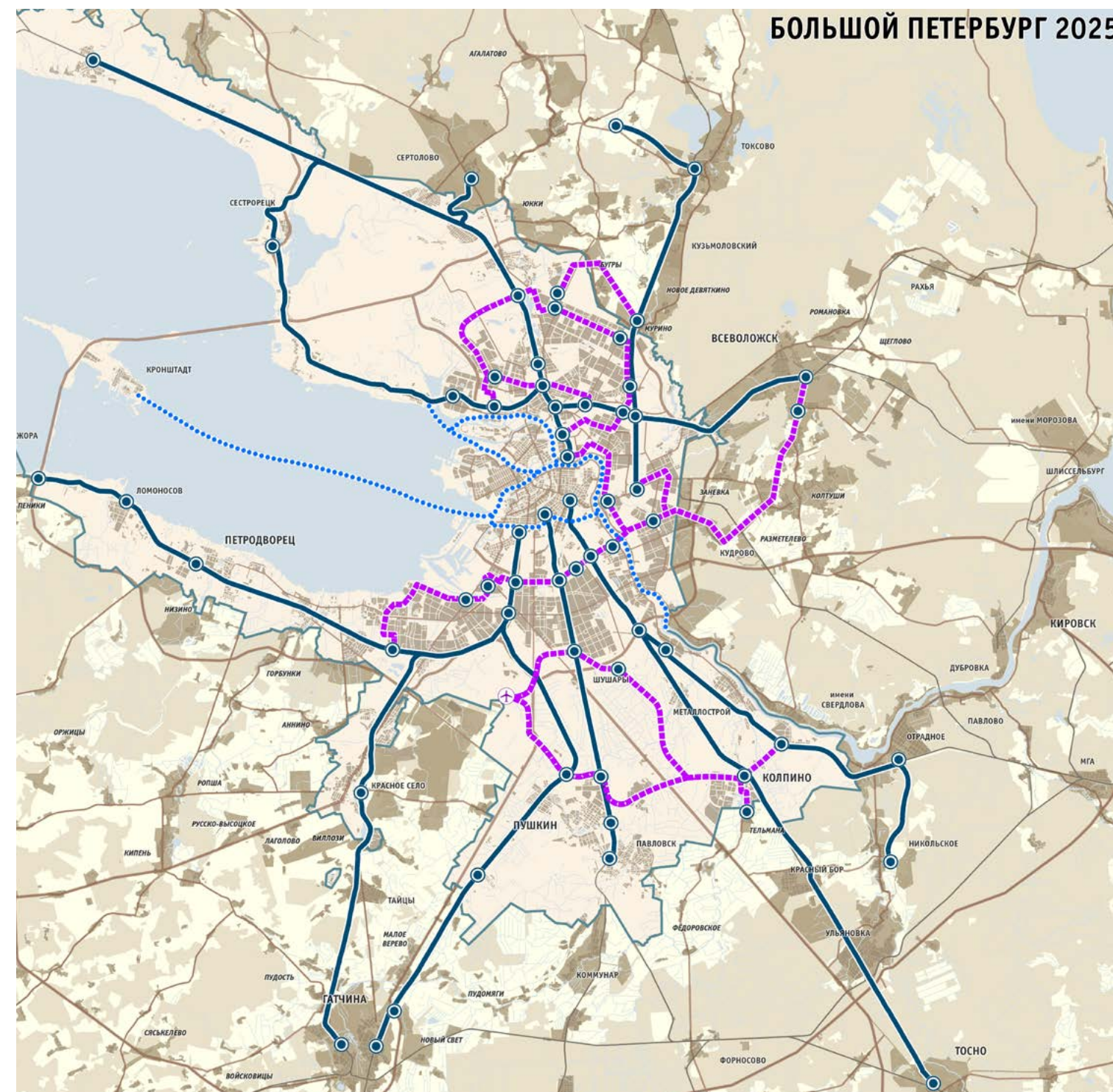
4.4. ТРАНСПОРТ

БАЗОВЫЕ ПРИНЦИПЫ НОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ

- Стратегическое территориальное планирование **в рамках агломерации**, а не административных границ города.
- Новые подходы к градостроительному планированию — использование программ для оценки градостроительных и инфраструктурных решений.
- Координация градостроительного и транспортного планирования.
- **Управление спросом** на пользование транспортной инфраструктурой.
- Новая система транспортного управления и планирования.
- Разумные ограничения для автотранспорта.
- Создание **сбалансированной мультимодальной транспортной системы** с приоритетом общественного транспорта.
- Регулярный **мониторинг состояния транспортной системы** и транспортного поведения населения.
- Введение **эффективных механизмов общественного участия** в принятии градостроительных и инфраструктурных решений.

**Реализуются эффективно
только на основе интеграции.**

РАЗВИТИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА БОЛЬШОГО ПЕТЕРБУРГА



Условные обозначения:

- Мультимодальные центры пересадок общественного транспорта

— Маршруты комфортной и регулярной городской электрички

Линии легкорельсового транспорта

Водные экспресс-маршруты

4.4. ТРАНСПОРТ

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ПОЛИТИКА, НАПРАВЛЕННАЯ НА РЕШЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОБЛЕМ

Новые жилые районы имеют плотность застройки, сопоставимую с историческим центром Петербурга. При этом площадь новых кварталов в 10-15 раз больше, чем в историческом центре Петербурга, и в 5-10 раз больше, чем в аналогичных новых жилых районах Европы. Также в этих новых жилых районах Петербурга очень плохо развита улично-дорожная сеть. Полноценные улицы, на которых есть размет-

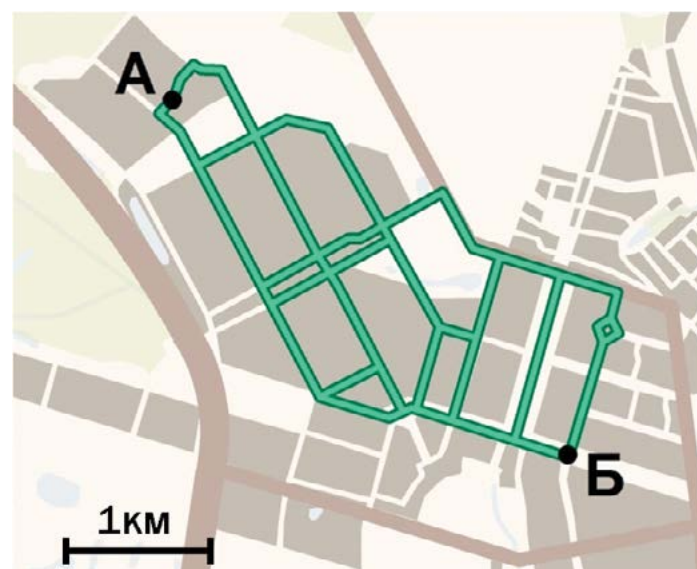
ка, знаки, пешеходные переходы и инфраструктура, существуют только по периметру микрорайона площадью в 25-50 га.

В итоге такая градостроительная политика создает массивные потоки людей, которые обычно вынуждены передвигаться на автомобилях из-за отсутствия должного обеспечения маршрутами общественного транспорта. Вместе с отсутствием новых рабочих

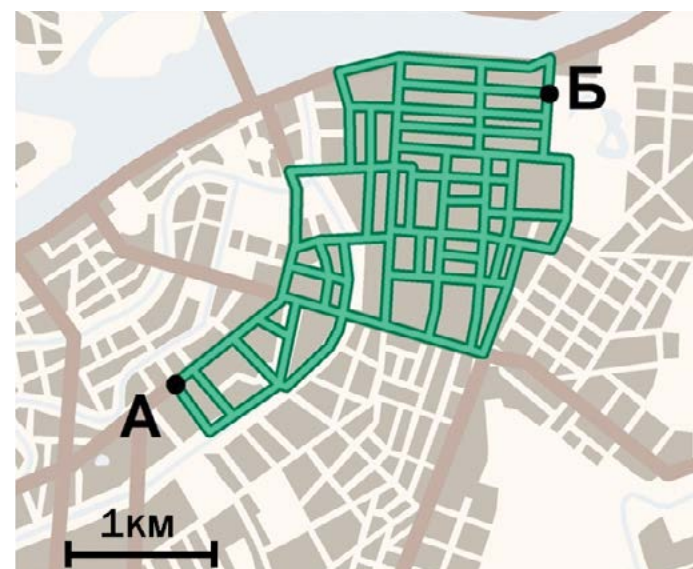
мест в таких районах все вышеперечисленное ведет к заторам на улично-дорожной сети, загрязнению воздуха, авариям и другим проблемам.

Для решения этой ситуации должна быть введена четкая **градостроительная политика**, которая бы работала **неотделимо от транспортной политики города**: необходимо переходить к строительству меньших по площади кварталов (2-8 га) с ограниче-

нием высоты домов в 5-8-10 этажей и частыми улицами, а также вводить обязательное обеспечение всех новых кварталов общественным транспортом, желательно рельсовым (так как он имеет большую провозную способность в сравнении с другими).



Низкая плотность УДС — низкая связность.
Приморский район



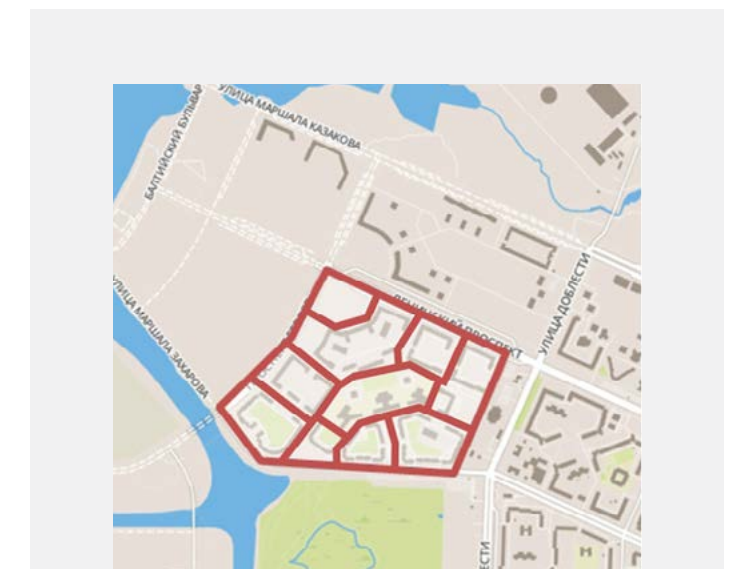
Высокая плотность УДС — высокая связность.
Центральный район

В районах новой застройки автомобильные пробки запрограммированы изначально.

Высокий уровень связности обеспечивает самоорганизацию движения: водитель имеет альтернативные пути движения, таким образом потоки распределяются по различным улицам, а не концентрируются на одной.



Существующее положение



Перспективное деление на кварталы

Новые жилые районы имеют показатели плотности застройки как в историческом центре Петербурга, при площади кварталов в 5-10 раз больше, чем в аналогичных кварталах в Европе — в новых районах банально не хватает улиц.

Площадь показанного квартала (Юго-Запад Петербурга) — 53 га. Полноценные улицы с разметкой, знаками и пешеходной инфраструктурой существуют **только по его периметру**.

4.4. ТРАНСПОРТ

ОТСУТСТВИЕ КООРДИНАЦИИ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО И ТРАНСПОРТНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ

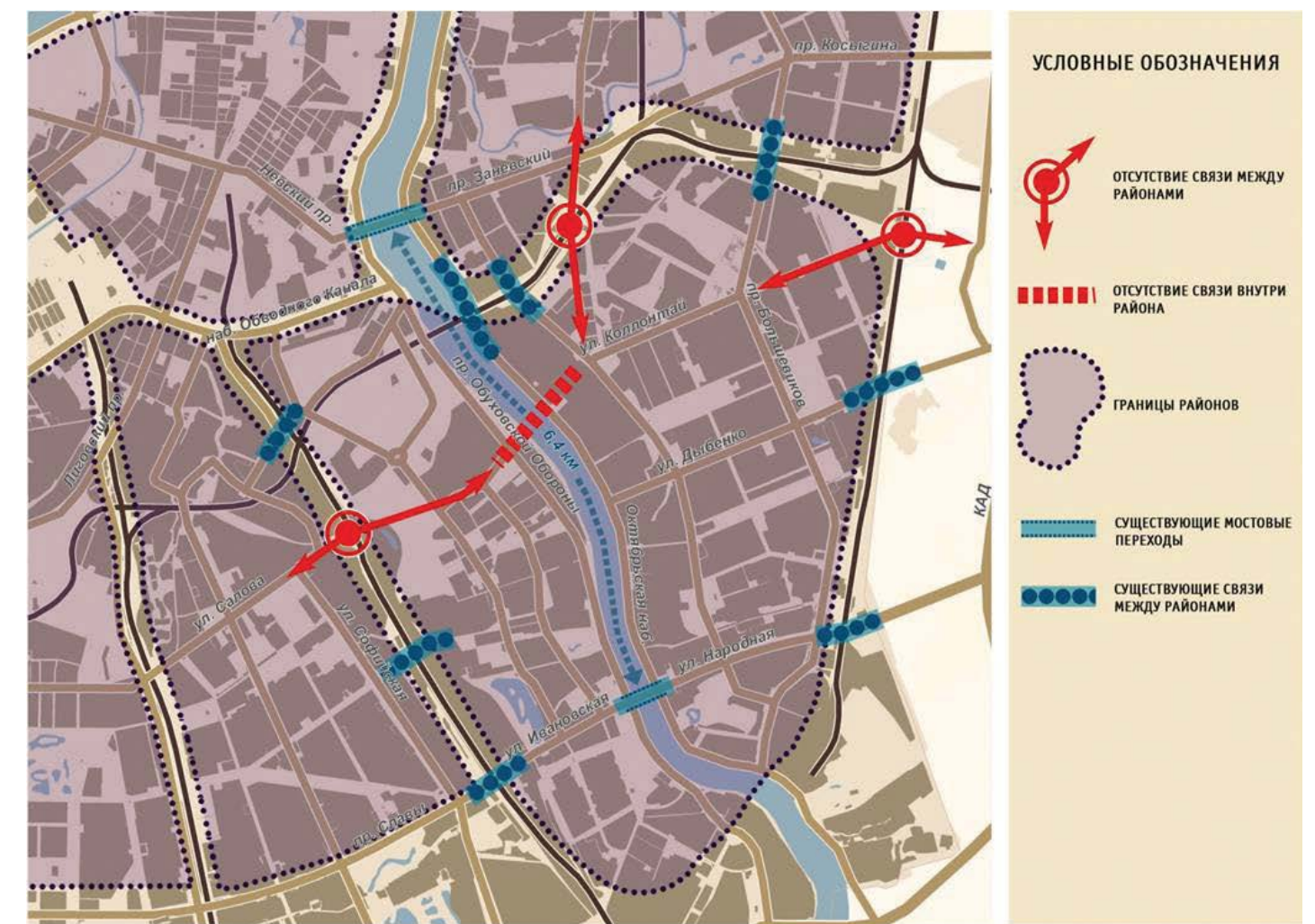
РАЙОНЫ ГОРОДА ИЗОЛИРОВАНЫ ДРУГ ОТ ДРУГА

Красносельский район традиционно является кризисным с транспортной точки зрения.



В ходе реализации крупных жилищных проектов на территории Красносельского района в 2008-2013 годах транспортная ситуация не была улучшена ни по одному из направлений.

В городе существует множество естественно сложившихся барьеров в виде рек, каналов, ж/д и промышленных зон, которые нарушают транспортную связь районов.



Значительная часть Невского района (население ~230 тыс. человек) связана с югом города **одним** мостовым переходом, с центром города — всего **двумя** улицами.

4.4. ТРАНСПОРТ

ЭКОНОМИЧЕСКИ ЭФФЕКТИВНЫЕ РЕШЕНИЯ «МАЛЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ»

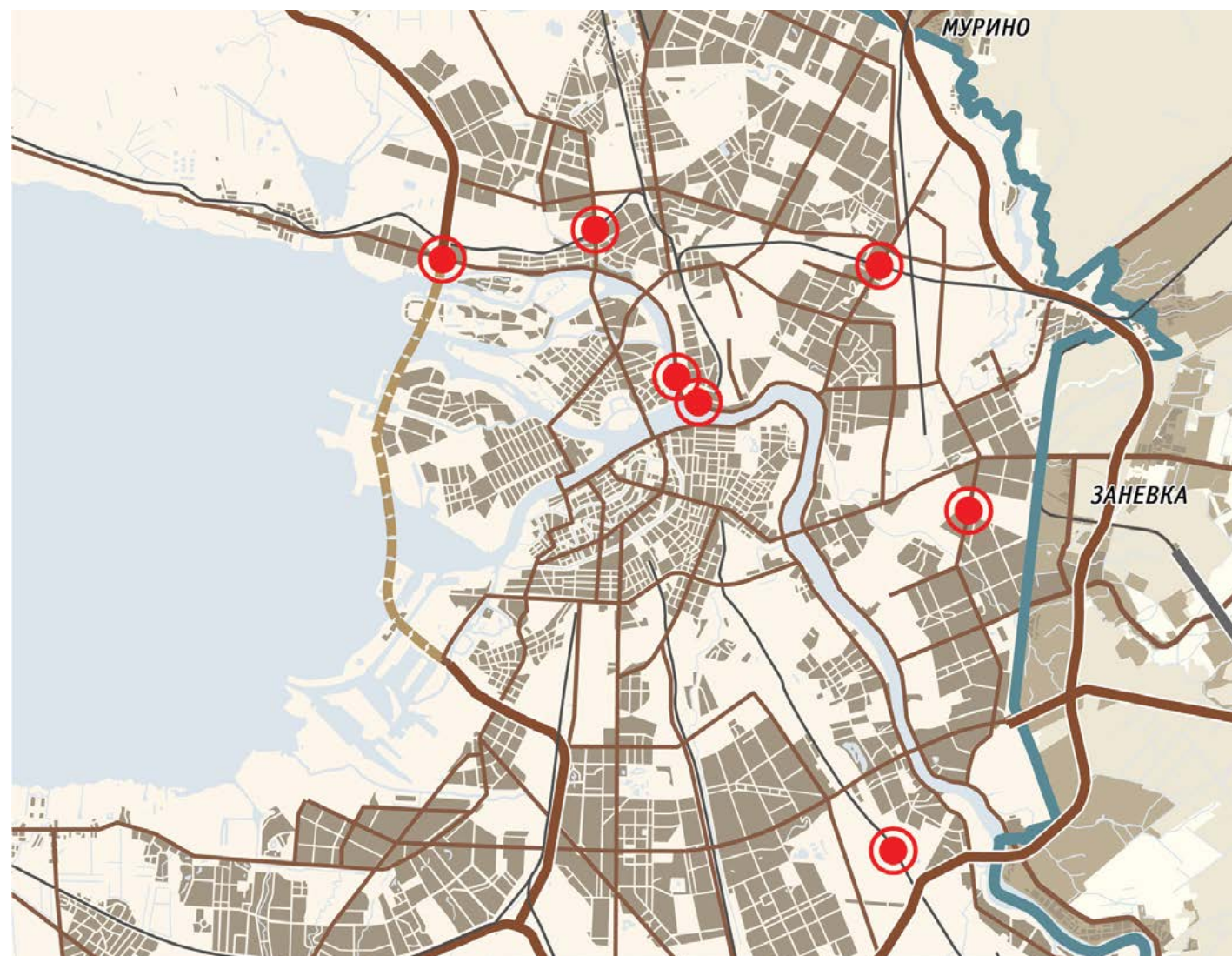
Еще одна причина заторов на дорогах — отсутствие связности улично-дорожной сети, из-за чего наблюдается недостаток связи районов города (как для пешеходов, так и для автомобилистов).

Обычно проблемы заторов пытаются решать «мегапроектами» — западным скоростным диаметром, огромными развязками и расширением существующих дорог в плотной городской застройке.

Мировая практика показывает, что **наиболее действенные меры — проекты локального масштаба:** путепроводы через ж/д пути, продление (соединение) улиц, строительство мостов, устранение «разрывов» между районами. Несмотря на локальный масштаб каждого мероприятия, в сумме они дают больший эффект, нежели «мегапроекты», при сравнимой общей стоимости.

Городу необходимо менять приоритеты строительства с «мегапроектов» на комплекс взаимоувязанных «малых» проектов — локальных мероприятий, обеспечивающих сильный эффект при малых затратах.

НИЗКИЕ ТЕМПЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ ЛОКАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СВЯЗИ



За **10 лет** с 2004 года на территории Петербурга было построено или достраивается всего **семь** объектов, улучшающих транспортные связи между районами города:

2005 г.

Путепровод в створе Индустриального пр.

2008 г.

Путепровод в створе пр. Александровской Фермы

2010 г.

Путепровод в створе Пискаревского пр.

2012 г.

Путепровод в створе Приморского пр.

2012 г.

Путепровод через ж/д в створе Коломяжского пр.

2013 г.

Тоннель на Пироговской наб. у Сампсониевского моста

2013 г.

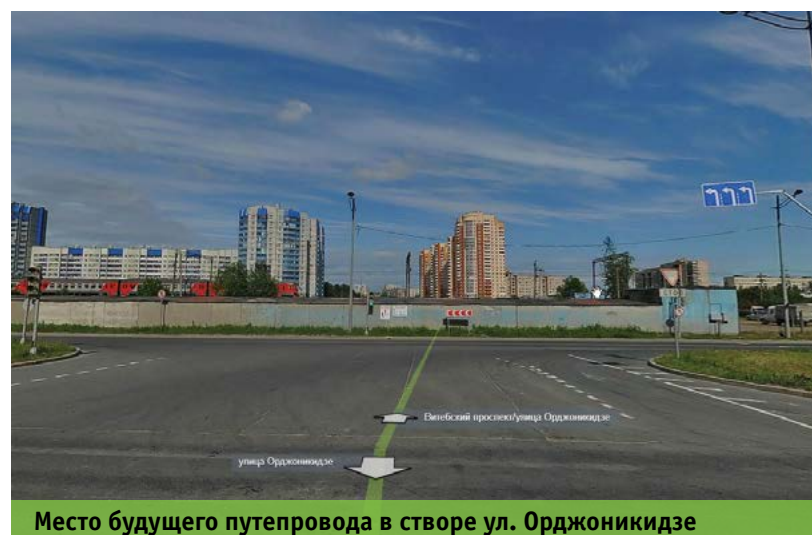
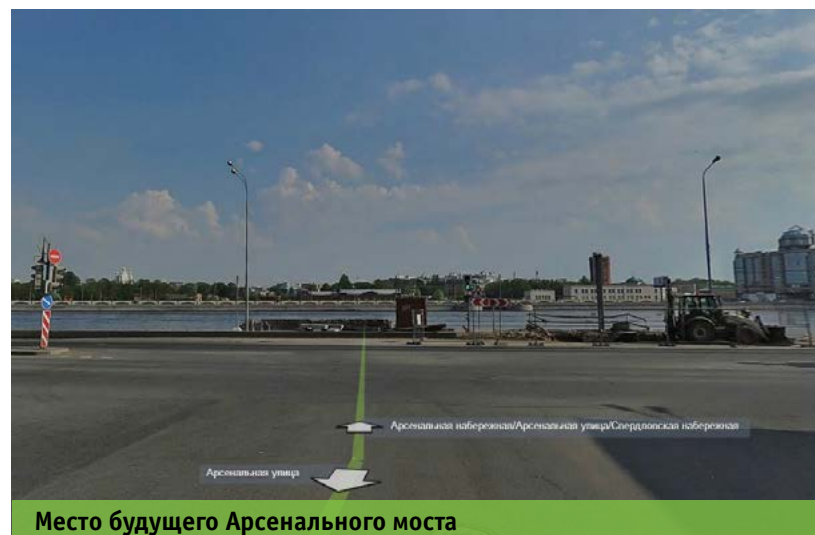
Тоннель на Пироговской наб. у Литейного моста

4.4. ТРАНСПОРТ

ПРИОРИТЕТ «МАЛЫХ» ПРОЕКТОВ НАД «МЕГАПРОЕКТАМИ»



Приоритетом автомобильного строительства в Санкт-Петербурге является строительство путепроводов через железнодорожные пути, мостов через Неву и ликвидация транспортных «разрывов» между районами.



4.4.1. ТРАНСПОРТ

ОРГАНИЗАЦИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ПАРКОВОЧНОГО ПРОСТРАНСТВА В ЦЕНТРЕ ГОРОДА

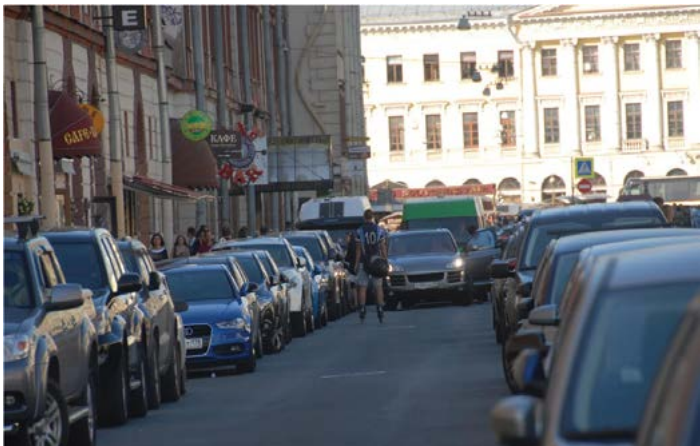
Условия парковки должны быть основаны на существующих потоках и точках притяжения каждого конкретного места/улицы, а также зависеть от времени суток и недели (разная цена для разных улиц и разная цена в разное время суток/недели). Для жителей зоны действия платных парковок должны предоставляться льготные (в том числе бесплатные) условия из расчета 1 автомобиль на семью и организовываться дополнительные парковочные мощности (подземные, надземные, наземные паркинги).

ОРГАНИЗАЦИЯ УДОБНОГО ПАРКОВОЧНОГО ПРОСТРАНСТВА

С целью эффективного использования пространства в городе и повышения эффективности транспортной сети нужно ввести платную парковку на ряде улиц в центральной части города, а также организовать неуличные парковочные пространства (паркинги, перехватывающие стоянки).

- Введение разумной платы за парковку (10-50 руб. в час в зависимости от места) нужно для того, чтобы на каждой улице всегда были свободные места для парковки — автомобилист, готовый платить, должен быть уверен в наличии свободного парковочного места.
- Платная парковка делается для улучшения пешеходного сообщения (отсутствие стихийной парковки на тротуарах), условий для общественного транспорта (автомобили не паркуются в два ряда, загрождая проезд).
- Условия парковки должны быть основаны на существующих потоках и точках притяжения каждого конкретного места/улицы, а также зависеть от времени суток и недели (разная цена для разных улиц и разная цена в разное время суток/недели).
- Для жителей зоны действия платных парковок предоставляются льготные (в том числе бесплатные) условия из расчета 1 автомобиль на семью и организовываются дополнительные парковочные мощности.

Все перечисленные действия должны происходить параллельно с повышением качества и развитием общественного транспорта, велосипедной и пешеходной инфраструктуры, с целью предоставления альтернативы автомобилю!
Без этих действий введение платной парковки в центре города недопустимо!



Существующее положение

1 из 3 автомобилистов в центре Петербурга передвигается по улицам в поисках парковочного места, затрудняя проезд для других автомобилей, создавая аварийные ситуации и увеличивая загрязнение воздуха в городе.



Существующее положение

Большинство улиц в центре Петербурга являются дневными бесплатными парковками, что практически исключает их из состава функционирующей улично-дорожной сети.

4.4.2. ТРАНСПОРТ

РАЗВИТИЕ ВЕЛОСИПЕДНОГО ДВИЖЕНИЯ

Количество людей в Петербурге, которые регулярно используют велосипед как вид транспорта, составляет примерно 160 тысяч и продолжает расти, однако велосипедисты не чувствуют себя безопасно на дорогах, а на тротуарах они мешают передвижению пешеходов.

За последние два года в Петербурге появилось множество велосипедных парковок и целый ряд велосипедных прокатов, а сейчас запускается городской велопроект с финансированием Банка Москвы. Несмотря на это, в городе нет инфраструктуры для велосипедного передвижения. Власти города чаще всего ссылаются на то, что для велодорожек нет места. В действительности пространство многих улиц города плохо организовано и от этого используется неэффективно.

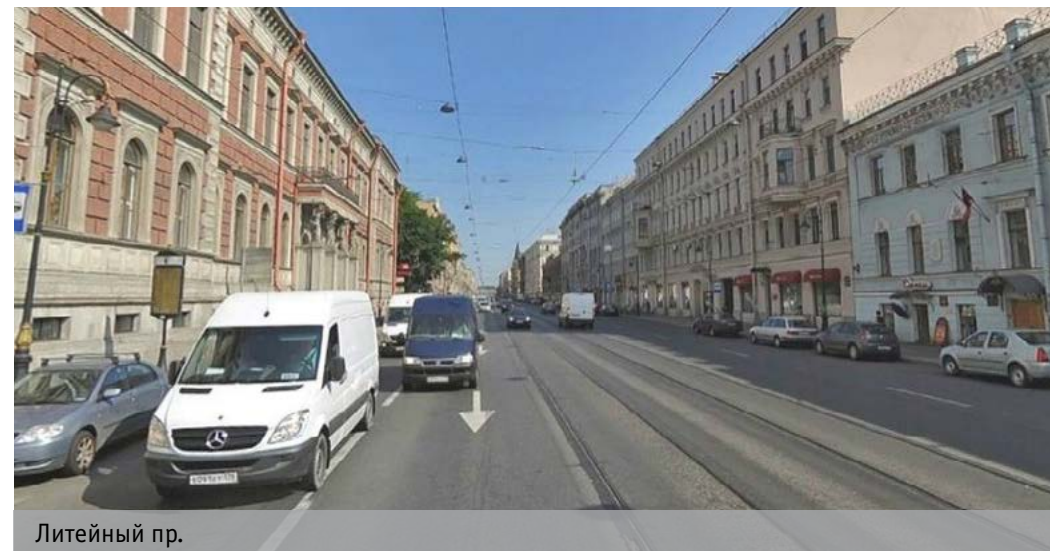
При оптимизации пространства на многих улицах появится место для велосипедных полос или дорожек. В центре города это можно сделать за счет организованной платной парковки автомобилей и уменьшения ширины некоторых автомобильных полос, в новых районах — за счет организации парковки, а также частичного использования пространства так называемых газонов (травы на рыхлой земле, которая не используется ровным счетом никак).



Источник:
Велосипедизация Санкт-Петербурга/автор иллюстраций: Ольга Боева

СОЗДАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ВЕЛОСИПЕДНОГО ДВИЖЕНИЯ

Количество велосипедистов в Петербурге — примерно 1,5 миллиона, по экспертным оценкам, 160-180 тысяч используют велосипед регулярно (в том числе в качестве городского транспорта).

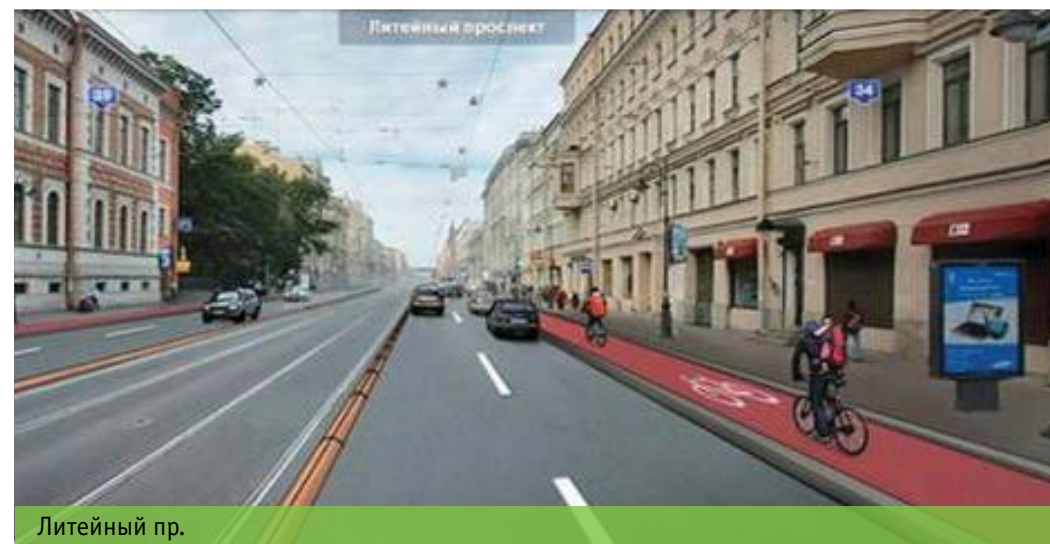


Литейный пр.



Гороховая ул.

Сейчас пространство улиц города плохо организовано и в основном ориентировано на автомобили.



Литейный пр.



Гороховая ул.

Необходимо переосмыслить структуру улицы и обеспечить комфортное перемещение для всех участников движения.

4.5. ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

РАЗВИТИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Одна из причин транспортных проблем Петербурга — низкий уровень развития общественного транспорта. Так как даже по оптимистичным прогнозам до 2020-2025 года метро не сможет комфортно обслуживать перемещение более половины горожан, городу необходимо развивать наземный общественный транспорт.

В сравнении маршруток, автобусов и современных

трамваев последний имеет самый высокий показатель по провозной способности (в 10-15 раз больше маршрутки и в 1,2-2 раза больше автобуса) и общей скорости передвижения потока на улице и самый низкий — по загрязнению воздуха. Это означает, что приоритет должен быть отдан рельсовому транспорту, в особенности трамваю.

В связи с этим городу нужна «перезагрузка» трам-

вайной системы на качественно новых основаниях: закупка современного подвижного состава и реконструкция/установка современных путей, физическое выделение трамвайных линий (в том числе и в центре города), восстановление ряда линий в центре города в различных форматах (в том числе трамвайно-пешеходные улицы), создание удобных остановок, установление приоритета проезда.

Помимо этого должна идти работа по созданию единой рельсовой сети Большого Петербурга, основанной на трамваях, легкорельсовом транспорте и электричках различного формата. Безусловно, в городе должно оставаться автобусное и троллейбусное сообщение, но оно не должно доминировать.

Приоритет должен быть отдан рельсовому транспорту, в особенности трамваю.

ДЛЯ ПЕТЕРБУРГА ХАРАКТЕРНО НИЗКОЕ КАЧЕСТВО ОРГАНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА (ПРИМЕР ТРАМВАЯ)



Средняя скорость 15-30 км/ч.

- Движение в общем потоке.
- Прохождение перекрестков в порядке очереди.
- Расписание не соблюдается.



Средняя скорость 45-60 км/ч.

- Движение по выделенной полосе.
- Приоритетный проезд перекрестков.
- Соблюдение четкого расписания.

ОТСУТСТВИЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ ЛИЧНОМУ АВТОМОБИЛЮ В ВИДЕ КАЧЕСТВЕННОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

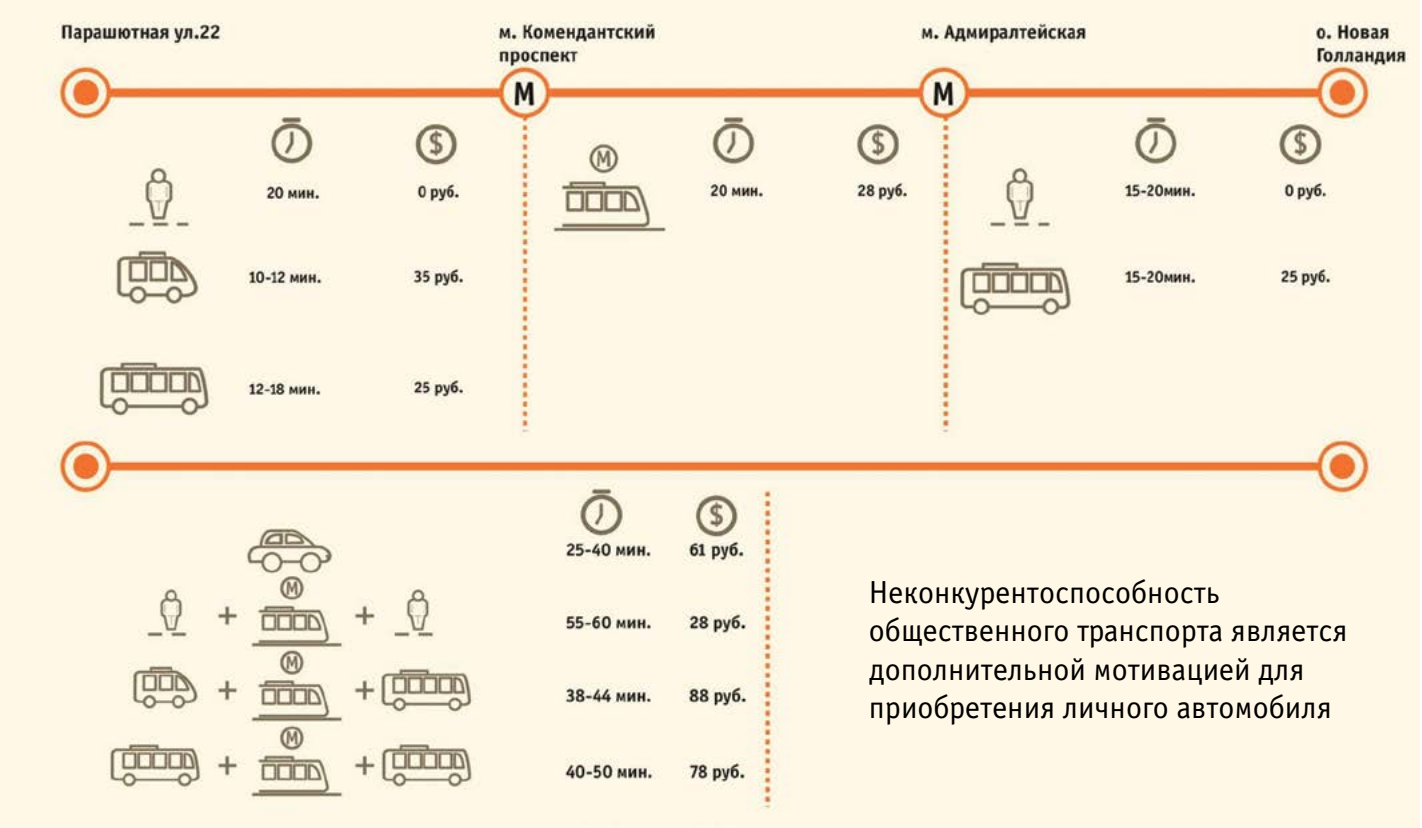
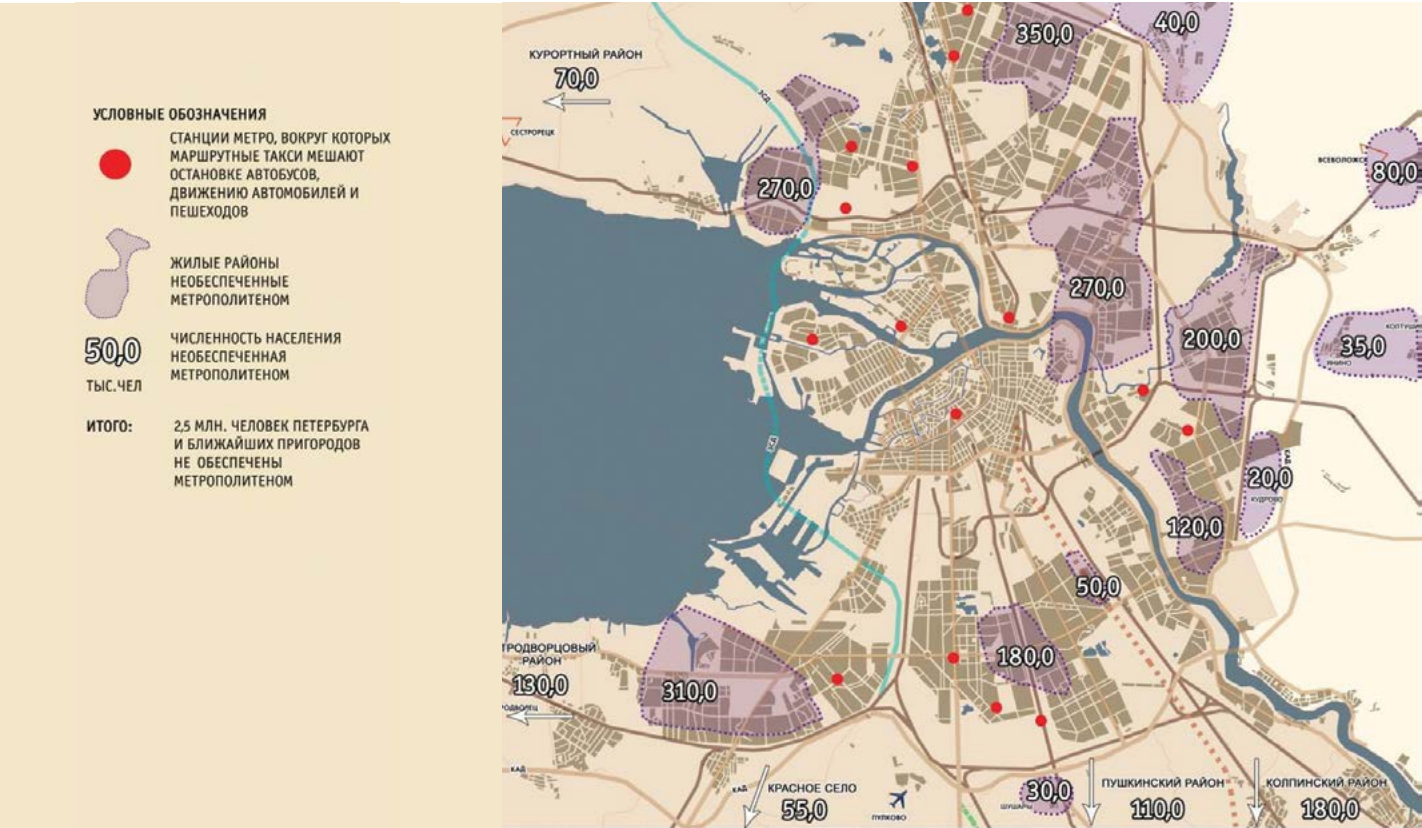


4.5. ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ «ПРИМИТИВИЗАЦИЯ» ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Более половины жителей города пользуются маршрутными такси за неимением маршрутов трамвая, троллейбуса или автобуса в определенном месте.

Автобусы, трамваи и троллейбусы не имеют преимущества перед маршрутками, так как проигрывают им в скорости и частоте движения.

Общественный транспорт не является достойной альтернативой автомобилю не только по затрачиваемому на дорогу времени, но и по стоимости поездки.



Доминирование слабо организованного автобусного общественного транспорта приводит к заторам на дорогах.

Развитие трамвая и городской электрички — безальтернативный путь.



4.5. ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

СОЗДАНИЕ ИНТЕРМОДАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Для функционирования интермодальной транспортной системы необходимо обеспечить комфортные условия пересадок с одного вида транспорта на другой. Это нужно как в случае бимодальной пересадки (в рамках одной остановки и двух видов транспорта), так и в случае мультимодальной (в рамках так называемого транспортно-пересадочного узла, трех и более видов транспорта, множества различных маршрутов). Нельзя также забывать про потенциал водного транспортного сообщения по Неве и рекам/каналам.

В конечном итоге решение для каждой конкретной улицы/зоны обслуживания по выбору подходящего вида транспорта нужно делать на основе подробного анализа существующих потоков, поведения и запросов людей. Можно лишь сказать, что приоритет развития общественного транспорта над личным автомобильным — это аксиома.

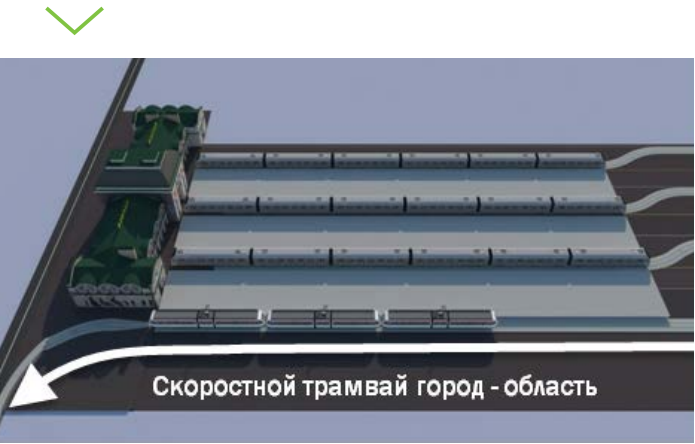
Создание удобных пересадок с одного вида транспорта на другой и единых билетов и тарифов обеспечивает горожанам комфортные и быстрые поездки без использования личного автомобиля.



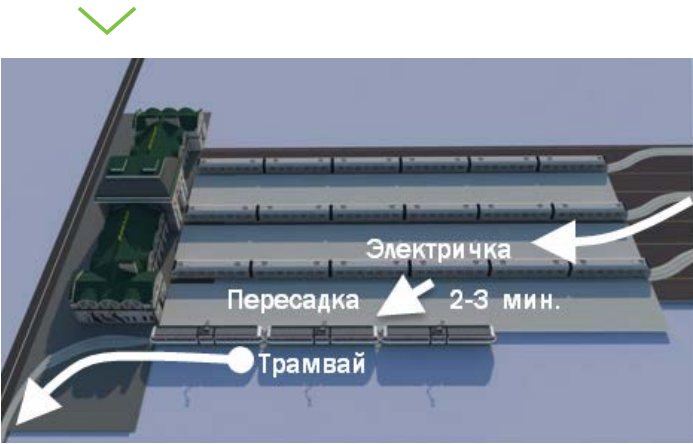
ВАРИАНТЫ СОЗДАНИЯ БЕСПЕРЕСАДОЧНОЙ СИСТЕМЫ С ЭЛЕКТРИЧКИ НА ТРАМВАЙ

Возможно создание беспересадочной системы с электрички на трамвай — некоторые электрички в ближайшие пригороды могут быть низкопольными и при попадании в город выезжать на трамвайные рельсы (за счет единого стандарта колеи).

Вариант 1
Пересадка с электрички на трамвай
с одной платформы на другую (2-3 минуты).

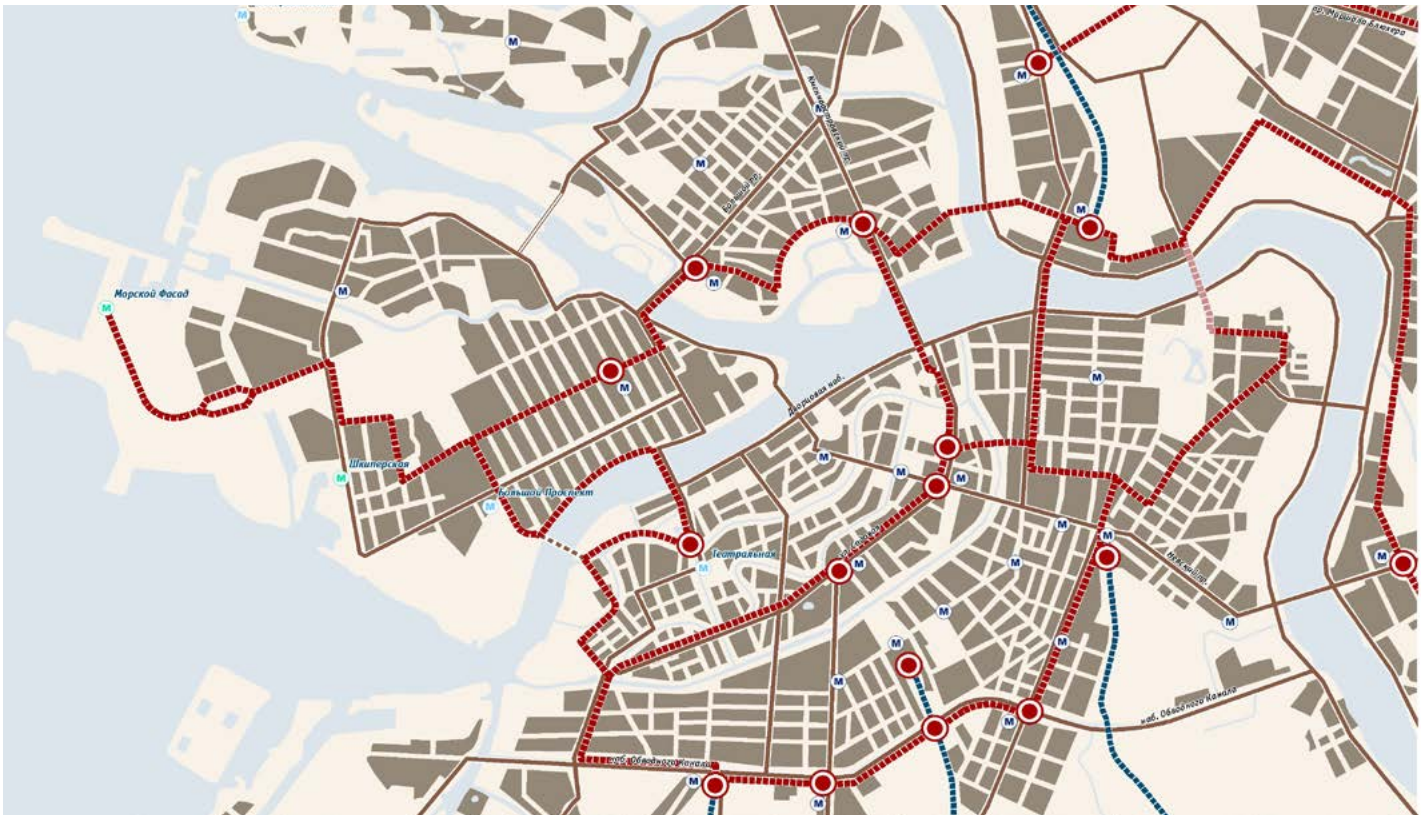


Вариант 2
Единая рельсовая сеть «город—область»
без пересадок.



ОСНОВНЫЕ ЛИНИИ СОВРЕМЕННОГО ТРАМВАЯ В ЦЕНТРЕ.

Создание удобных центров пересадок автобус/трамвай/метро/городская электричка (при сохранении существующих темпов развития метро)



- Условные обозначения:**
- Линии легкорельсового транспорта
 - Линии городской электрички
 - Мультимодальные центры пересадок
 - Станции метро
 - Перспективные станции метро до 2020 г.
 - Перспективные станции метро после 2020 г.

4.5. ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ ОТ ТРАМВАЯ ПРОШЛОГО К ТРАМВАЮ XXI ВЕКА

Городу необходима «перезагрузка» трамвайной системы на новых качественных основаниях: современный подвижной состав и пути, выделенные трамвайные линии (в том числе и в центре города), восстановление ряда линий в центре города в современных форматах.



Остановки должны быть удобные, приспособленные для маломобильных групп населения, защищенные от автомобильного потока.



Подвижной состав должен быть современный, комфортный, быстрый.



Линия должна быть выделенная, благоустроенная.



Пересечение перекрестков: переключение светофора из кабины водителя для приоритетного проезда, специальная разметка.

ОПТИМИЗАЦИЯ ПРОСТРАНСТВА УЛИЦЫ (ПРИМЕР ЛИТЕЙНОГО ПРОСПЕКТА)



- Отсутствие выделенной линии для общественного транспорта.
- Полоса парковки с каждой стороны + стихийная парковка во второй полосе.
- Узкие тротуары для пешеходов.
- 4 активные полосы движения для автомобилей (2 из них по трамвайным путям).



- Движение трамвая по выделенной линии (с приоритетным проездом перекрестков).
- Организованная парковка с одной стороны улицы.
- Широкие тротуары с деревьями.
- 4 активные полосы движения автомобилей с каждой стороны.

4.6. ЖКХ

ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ РАЗВИТИЯ ЖКХ

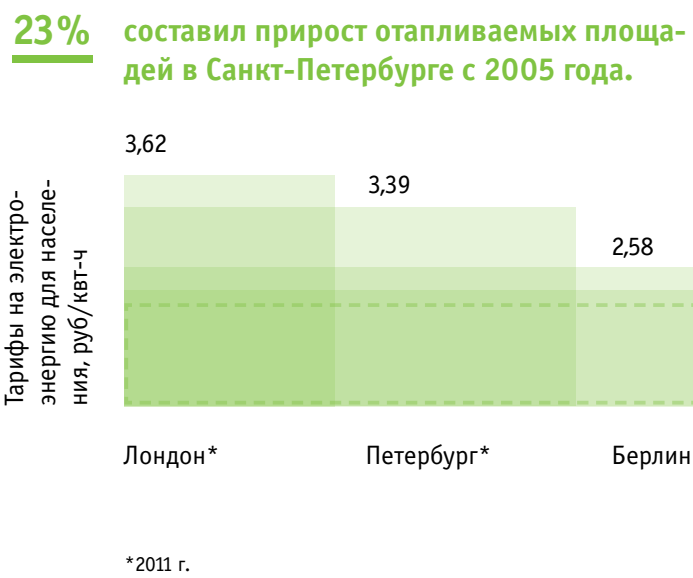
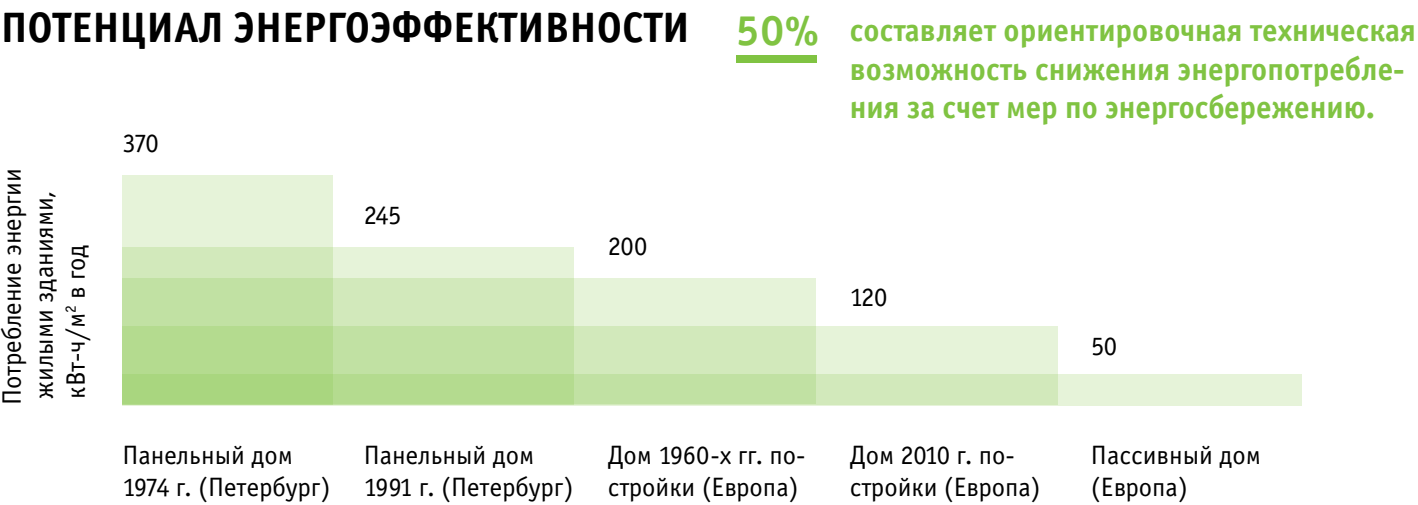
Сегодня в сфере ЖКХ господствует традиционный затратный подход. Это означает, что все издержки монополистов будут покрыты за счет тарифов вне зависимости от эффективности их работы. Поэтому тарифы растут, а качество услуг ЖКХ остается на прежнем уровне. Городу нужна двухэтапная **стратегия развития систем ЖКХ**. На первом этапе необходимо предпри-

нять **комплекс всесторонних мер по повышению прозрачности и оптимизации издержек сетевых монополистов**. Это позволит сохранить безубыточность жизненно важных для города естественных монополий, при этом обеспечить социально справедливый уровень тарифов. Но мы не должны останавливаться на этом. Сегодня ведущие города мира внедряют **«умные» системы**

ЖКХ, которые позволяют экономить за счет оптимизации потребления коммунальных услуг и конкуренции локальных источников с централизованными монополистами. Именно в этом секторе ЖКХ будет концентрироваться основная добавленная стоимость в ближайшие десятилетия. Если мы говорим о конкурентоспособности города завтра, то уже сегодня мы должны поддержать ис-

следования и инновационные пилотные проекты, которые смогут перевернуть наши представления об организации, качестве и эффективности городских коммунальных услуг. Инновационные технологии в сфере ЖКХ должны развиваться в Петербурге и именно отсюда распространяться по всей стране.

ПОТЕНЦИАЛ ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ



21% составил прирост потребления электроэнергии в Санкт-Петербурге с 2005 года.

ПОДХОД К СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ЖКХ

ТАРИФЫ	ЕДИНИЦА	2009	2010	2011	2012	2013	2014	% РОСТА
Электроэнергия	руб/кВт-час	2,31	2,55	2,81	2,97	3,39	3,39	1,47
Тепловая энергия	руб/Гкал	692	746	847	887	1351	1408	2,19
Газоснабжение	руб/1000 м³	2528	3154	3806	4375	5032	5032	1,99
Водоснабжение	руб/м³	9,44	11,14	13,37	17,72	17,72	20,38	2,16
Коэффициент инфляции	%							1,42

ТАРИФЫ НА ЖКХ РАСТУТ БЫСТРЕЕ ИНФЛЯЦИИ:

- Компенсация хронического недофинансирования отрасли.
- Монопольное положение поставщиков коммунальных услуг.
- Отсутствие мотивации у монополистов к снижению издержек.
- Рост тарифов в ближайшей перспективе не остановить без ущерба для отрасли.

ПОДХОД К УСТАНОВЛЕНИЮ ТАРИФОВ:

- Стимулирование потребителя к ресурсосбережению и энергоэффективности.
- Внедрение дифференцированных тарифов на услуги ЖКХ (с повышенной ставкой за сверхпотребление).
- **Формула решения: тариф растет — потребляешь меньше — платишь столько же — качество растет.**

Износ энергосистемы, дефицит мощностей + Нарращивание энергетических мощностей + Рост издержек и тарифов = Снижение конкурентоспособности Петербурга

4.6. ЖКХ

ТРАНСФОРМАЦИЯ ГОРОДСКИХ ИНЖЕНЕРНЫХ СИСТЕМ

- 1 ЦЕНТРАЛИЗОВАННЫЕ
ИНЖЕНЕРНЫЕ СИСТЕМЫ
- 2 ЭФФЕКТИВНЫЕ
ИНЖЕНЕРНЫЕ СИСТЕМЫ
- 3 ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ
ИНЖЕНЕРНЫЕ СИСТЕМЫ

ПОТРЕБИТЕЛЬСКИЕ СВОЙСТВА	ЦЕЛЕВЫЕ ОРИЕНТИРЫ	ЦЕЛЕВЫЕ ОРИЕНТИРЫ	ЦЕЛЕВЫЕ ОРИЕНТИРЫ
Комфорт	Максимизация потребления	Достаточное (умеренное) потребление	«Зеленое» потребление
Эффективность	Максимизация предоставления услуг	Минимизация издержек	Минимизация издержек всего общества
Добавленная стоимость	Строительство сетей и головных источников (hardware)	АСУ ТП (software)	Оснащение домохозяйств «умными» инженерными системами (content)
Конкурентная среда	Естественная монополия (государство)	Концессия (конкуренция управляющих компаний)	Конкуренция между централизованными и децентрализованными системами
Безопасность	Наращивание мощностей и создание резервов	Повышение надежности всех элементов системы	Создание альтернативных источников

Традиционный затратный подход к развитию централизованных инженерных систем возможен только в условиях плановой экономики.

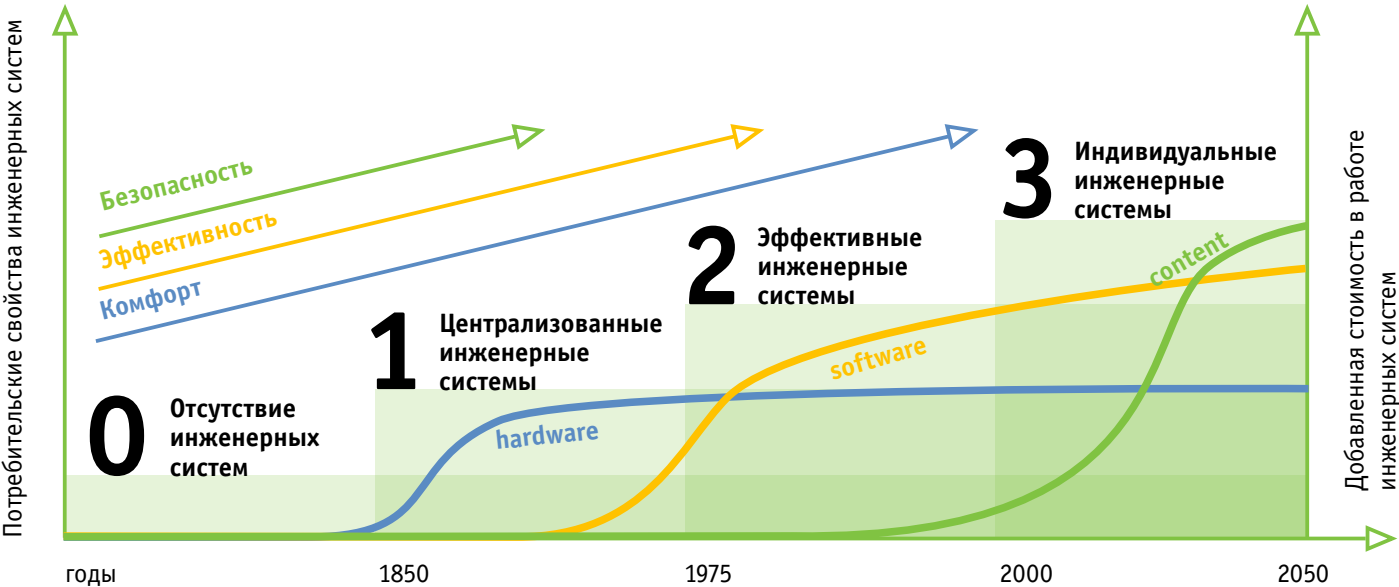
В условиях рынка нужны другие решения.

Базовая стратегическая задача развития централизованных инженерных систем — минимизация издержек на всех этапах жизненного цикла. Это обеспечит одновременно рентабельность естественных монополий и социально справедливые тарифы.

Город должен взять на себя роль регулятора.

Развитие индивидуальных инженерных систем поставит Санкт-Петербург в один ряд с ведущими инновационными мегаполисами мира и создаст предпосылки для развития производства в одном из наиболее динамично развивающемся сегменте рынка.

Город должен поддерживать исследования и пилотные проекты в данной сфере, подготовить правовую базу.



4.6. ЖКХ ИНИЦИАТИВЫ

ИНИЦИАТИВЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ СИСТЕМ ЖКХ

ВНЕСЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ В ЗАКОН САНКТ-ПЕТЕРБУРГА «ОБ УЧАСТИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНЫХ ПАРТНЕРСТВАХ»

- Стимулирование развития концессионных соглашений в коммунальном комплексе для привлечения в отрасль частных инвестиций.
- Установление критериев эффективности организаций коммунального комплекса.

ПЕРЕСМОТР РЕГИОНАЛЬНОЙ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ, ПРИНЯТОЙ В РАЗВИТИЕ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ЗАКОНОВ «О ТЕПЛОСНАБЖЕНИИ», «О ВОДОСНАБЖЕНИИ И ВОДООТВЕДЕНИИ», «ОБ ЭНЕРГОСБЕРЕЖЕНИИ И ПОВЫШЕНИИ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ»

- Мероприятия по снижению издержек сетевых монополистов должны обязательно сохраняться в их инвестиционных программах.
- Необходимо установить критерии эффективности таких мероприятий.
- При утверждении инвестпрограмм меры снижения издержек должны получить приоритет над планами экстенсивного развития сетей.

ПЕРЕСМОТР ФЕДЕРАЛЬНЫХ И РЕГИОНАЛЬНЫХ НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫХ ТРЕБОВАНИЙ ПО РЕЗЕРВИРОВАНИЮ МОЩНОСТИ ГОЛОВНЫХ ИСТОЧНИКОВ СИСТЕМ ИНЖЕНЕРНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

- Стоимость и сроки подключения к сетям, сетевого строительства можно снизить за счет исключения необоснованных затрат на резервирование и дублирование головных источников.
- Бесперебойность инженерного обеспечения может быть осуществлена за счет внедрения автоматизированных систем управления, ориентированных на предупреждение нештатных ситуаций.
- Необходимо инициировать работу экспертной группы по этой теме.

ИНИЦИАТИВЫ ПО РАЗВИТИЮ «УМНЫХ» СИСТЕМ ЖКХ

СТИМУЛИРОВАНИЕ «УМНОГО» ПОТРЕБЛЕНИЯ ЭНЕРГИИ И РЕСУРСОВ НАСЕЛЕНИЕМ

- Установление дифференцированных тарифов на услуги ЖКХ с повышенными ставками за сверхпотребление.
- Развитие энергоаудита и систем сертификации потребителей. Льготы по тарифам для тех, кто использует энергоэффективное оборудование.
- Выработка системы льгот и преференций для застройщиков зданий, соответствующих критериям энергетической и экологической эффективности (LEED, BREEAM, «зеленые стандарты»).

ПОДДЕРЖКА ЛОКАЛЬНЫХ ЭНЕРГОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

- Проработка правового механизма и технической возможности по организации выкупа энергии сетевыми организациями от локальных производителей — повышение конкуренции на рынке генерации.
- Принятие государственной программы поддержки локальных энергопроизводителей, в первую очередь использующих экологически безопасные альтернативные источники.

СТИМУЛИРОВАНИЕ ПОСТАВЩИКОВ «УМНЫХ» РЕШЕНИЙ ДЛЯ СИСТЕМ ЖКХ

- Стимулирование разработчиков «умных» систем ЖКХ в рамках городских программ по поддержке НИОКР.
- Корректировка инвестиционной политики. Установление льгот для поставщиков «умных» систем ЖКХ, размещающих свои производства в Санкт-Петербурге.
- Изменение требований к закупкам. Обязательное использование «умных» решений в ЖКХ в рамках проектов по городскому заказу.

4.6. ЖКХ

РАЗВИТИЕ ГОРОДСКИХ ИНЖЕНЕРНЫХ СЕТЕЙ

Стратегия развития городских инженерных сетей ориентирована на повышение качества услуг ЖКХ при сохранении социально приемлемого уровня тарифов. Это означает, что город должен отказаться от экстенсивного разрастания сетей по полям новостроек по периметру городских границ, из-за чего растут тарифы, недофинансируются коммуникации в сложившихся районах и с большим трудом решаются вопросы с подключением к сетям. Город не может позволить себе многомиллиардную инвестиционную программу по инфраструктурному обеспечению 6-миллионного Петербурга без ущерба для благосостояния современных жителей. Исходя из инфраструктурных ограничений, город должен проводить градостроительную политику по сдерживанию комплексного освоения периферийных территорий под жилищное строительство.

РАЗУМНАЯ СИСТЕМА ЖКХ

Основной вектор развития — создание в Петербурге инновационной системы ЖКХ. Каждый житель города должен получить возможность влиять на свои коммунальные расходы за счет мер по ресурсосбережению и возможности выбора между различными поставщиками коммунальных услуг. Для этого необходима стимулирующая дифференцированная тарифная политика на услуги ЖКХ — с приемлемыми ставками за разумное потребление и повышенными ставками за перерасход.

4.7. ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ КАРКАС

СУЩЕСТВУЮЩАЯ ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА ГОРОДА НЕПРОЗРАЧНА И НЕЭФФЕКТИВНА

ОСОБЕННОСТИ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

- 

Система контроля за состоянием окружающей среды решает задачу имитации экологического благополучия (методика измерений отличается от методики измерений в других городах).
- 

Экологические проблемы предлагается решать исключительно при помощи чрезвычайно капиталоемких и небезопасных сооружений «на конце трубы» (полигоны ТБО, мусоросжигательные заводы, заводы по сжиганию осадка и пр.). Это мировая практика 1960-х годов.
- 

Профильный комитет по природопользованию и экологической безопасности недееспособен: он не имеет полномочий и ресурсов по выработке и реализации действенной городской экологической политики. Даже профильные вопросы по обращению с отходами и очистке сточных вод находятся в ведении других городских комитетов.
- 

Город не предпринимает никаких системных действий по предотвращению загрязнения и по решению текущих экологических проблем (проблема ТБО, проблема качества атмосферного воздуха и качества воды в Неве). Эти действия нереальны в сложившейся управленческой модели, так как требуют координации различных комитетов и подведомственных предприятий, федеральных структур, частного бизнеса и общественных организаций. Но именно таким путем решаются экологические проблемы в городах мира последние 40 лет.

БАЗОВЫЕ ПРИНЦИПЫ ПРЕДЛАГАЕМОЙ ГОРОДСКОЙ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ

- Санкт-Петербургу нужна действенная всеобъемлющая экологическая политика, выходящая за границы формальных полномочий городской администрации и всецело ориентированная на достижение максимального экологического благополучия жителей города в долгосрочной перспективе.**
- Эта политика должна иметь 3 основных вектора:**

1. Обеспечение экологической безопасности, что подразумевает работу над решением наиболее острых проблем, таких как загрязнение атмосферного воздуха или ситуация с отходами.

2. Обеспечение экологического комфорта, что подразумевает развитие и повышение качества системы зеленых насаждений.

3. Обеспечение экологического лидерства, что подразумевает поддержку инновационных проектов в сфере экотехнологий, которые завтра не только изменят наш быт, сделав его «зеленым», здоровым и безотходным, но и позволят сохранить конкурентоспособность реального сектора городской экономики на мировом рынке, где экологические требования ужесточаются с каждым годом.
- Реализация экологической стратегии Санкт-Петербурга предусматривает 3 проекции: планировочную, технологическую и управленческую, которые в сочетании с тремя стратегическими направлениями образуют матрицу из девяти блоков, формирующих базовые рамки экологической стратегии агломерации на макро-, мезо- и микроуровне.

4.7. ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ КАРКАС ПРОЕКЦИИ

ПЛАНИРОВОЧНАЯ ПРОЕКЦИЯ

- 1. ZERO IMPACT.** Выявление и редевелопмент территории экологически проблемных ареалов в случае невозможности реализации принципа ZERO IMPACT технико-управленческими методами. Целевой показатель: площадь экологически проблемных ареалов должна стремиться к нулю.
- 2. 100% GREEN.** Концептуальное осмысление и модельное проектирование всех ступеней экологического каркаса Санкт-Петербурга от макроуровня (национальные парки и крупные природно-рекреационные узлы) до микроуровня (рекомендации по озеленению малых общественных пространств и квартир). Целевой показатель: доступность в минутах из любой точки агломерации до природно-рекреационных территорий с заданными характеристиками должна стремиться к минимуму.
- 3. SUSTAINABLE SOCIETY.** Создание эталонных градостроительных образований в соответствии с наилучшими мировыми практиками экодизайна. Например, Калгари (Канада) принял в 2006 году план устойчивого развития на 100 лет вперед, в 2010 году признан самым экологичным мегаполисом планеты (по версии рейтинга качества жизни агентства Mercer) за оптимальную систему обращения с отходами, очистки сточных вод в сочетании с низким загрязнением воздуха. В Далласе (США) 41% автопарка в 2012 году работал на альтернативном топливе, проекты всех зданий отвечают требованиям LEED, экологические стандарты успешно внедрены в систему госзакупок. Целевой показатель: площадь застройки, отвечающей требованиям LEED (либо аналог), в % от общей площади застройки должна стремиться к максимуму.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ ПРОЕКЦИЯ

- 1. ZERO IMPACT.** Применение наилучших существующих технологий для ликвидации экологически проблемных ареалов. Кейсы из мировых практик применительно к проблемным территориям Санкт-Петербурга, например таким, как Волхонская свалка. Аналитический показатель: объем необходимых капвложений на гектар (по отдельным зонам).
- 2. 100% GREEN.** Применение наилучших практик в области ландшафтного дизайна и «зеленого» строительства. Аналитический показатель: объем необходимых капвложений в создание элементов природно-рекреационного каркаса на гектар (по отдельным зонам).
- 3. SUSTAINABLE SOCIETY.** Проектирование зданий, финансируемых с привлечением бюджетных средств, в соответствии с наилучшими практиками «зеленого» строительства. Аналитический показатель: объем необходимых капвложений в реконструкцию объектов недвижимости до уровня требований LEED (либо аналога) в расчете на гектар (по отдельным зонам).

УПРАВЛЕНЧЕСКАЯ ПРОЕКЦИЯ

- 1. ZERO IMPACT.** Адаптация системы федерального, регионального и местного управления к международным требованиям в области систем экологического менеджмента в соответствии со стандартом ISO 14001. Целевой показатель: 100% учреждений сертифицировано по ISO 14001.
- 2. 100% GREEN.** Адаптация наилучших мировых практик (LEED, BREEAM) экодизайна, создание региональных стандартов в области экологического проектирования (в том числе на уровне проектов планировки и ниже). Целевой показатель: 100% проектной документации соответствует региональным стандартам экологического проектирования.
- 3. SUSTAINABLE SOCIETY.** Стимулирование экологической ответственности граждан и бизнеса. Распространение с правительственного на низовой уровень (ТСЖ, предприятия и учреждения) успешных практик в области экологического менеджмента. Целевой показатель: 100% учреждений соответствует ISO 14001.

Город не должен замыкать экологическую политику в рамках одного комитета, как это делается сегодня. Она должна быть максимально открытой, в ее реализацию должны вовлекаться все ветви государственной власти, заинтересованные представители бизнеса и общественные организации.

Эффективная экологическая политика должна стать неотъемлемой частью любых действий администрации города, связанных с воздействием на окружающую среду, а также с регулированием в этой сфере.

4.7. ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ КАРКАС

РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ЗЕЛЕННЫХ НАСАЖДЕНИЙ

Городу нужна **единая сбалансированная комфортная система зеленых насаждений**, так называемый экологический каркас.

Политика по развитию зеленых насаждений должна иметь трехуровневую структуру:

- Центральная роль в ней принадлежит задаче сохранения и благоустройства системы городских парков — так называемых ядер экологического каркаса. Каждый житель Петербурга должен иметь максимум получасовую пешую доступность до такого рода комфортной зоны отдыха.
- Городские парки должны быть связаны друг с другом и с пригородными зелеными зонами посредством так называемых экологических коридоров. Это систе-

ма озелененных бульваров, набережных и широких тротуаров, по которым комфортно передвигаться пешком и на велосипеде и которые пронизывают единой сетью все жилые районы. Каждый житель Петербурга должен иметь максимум 10-минутную пешую доступность до комфортных экологических коридоров.

- На низовом уровне необходимо реформировать систему рядового внутриквартального озеленения с принципиальным повышением его качества. Принципы пешеходной доступности элементов городского экологического каркаса должны быть включены в региональные нормативы градостроительного проектирования и тем самым неукоснительно соблюдаться при реализации проектов по развитию территорий.

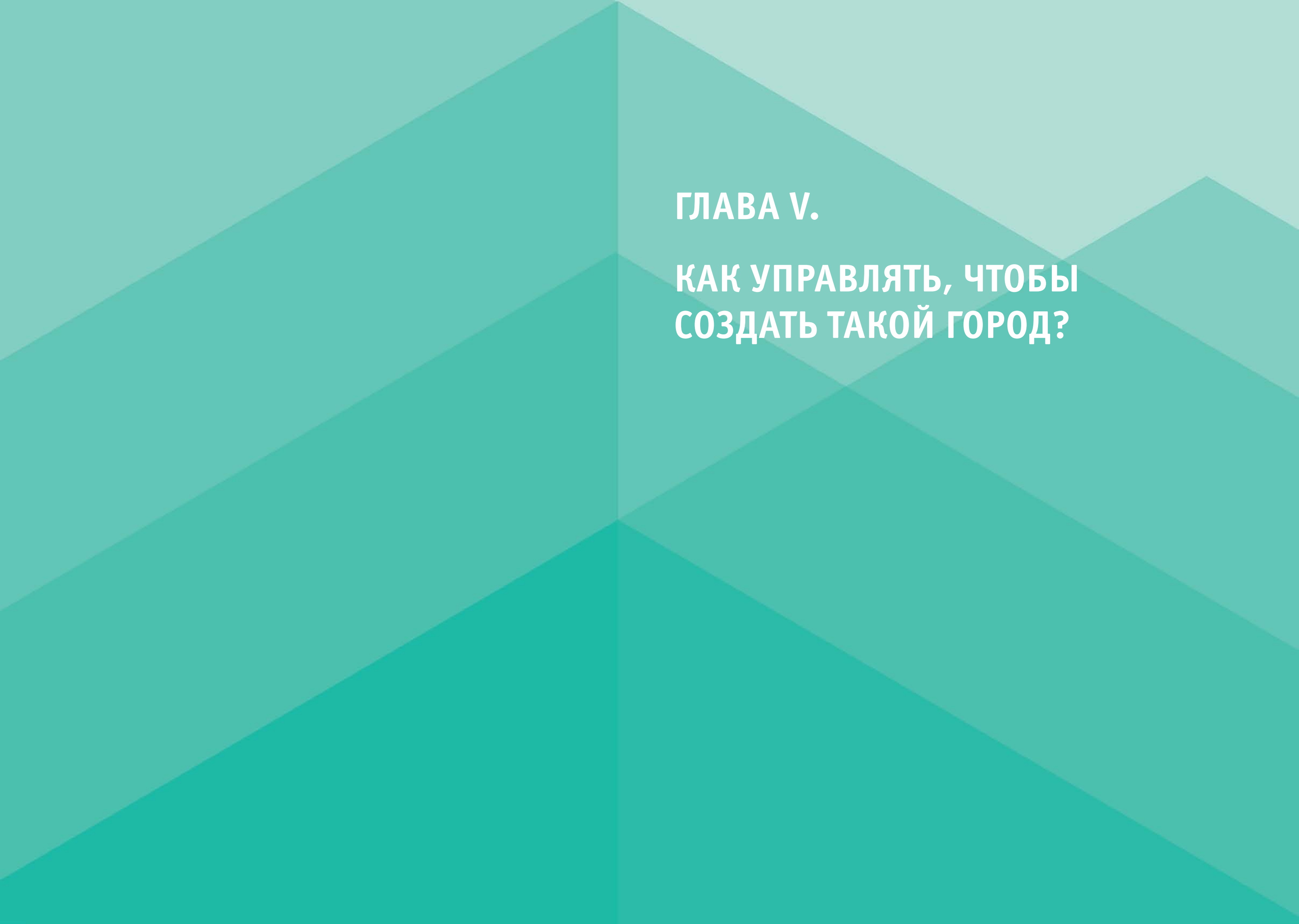
ЗЕЛЕННЫЕ И ПЕШЕХОДНЫЕ ДВОРЫ

Рядовое внутриквартальное озеленение играет важную роль в создании комфортной среды проживания. Необходимо перейти от бессмысленных и деградировавших газонов к системе локальных благоустроенных и качественно озелененных скверов, насыщенных привлекательными возможностями кратковременного досуга на свежем воздухе для людей различных возрастных групп. Каждый житель Петербурга должен иметь максимум 3-минутную пешую доступность до такого рода комфортных локальных скверов.



В 2014 году на каждого жителя Санкт-Петербурга приходилось 11,5 кв. м зеленых насаждений (показатель рассчитан в соответствии с перечнем зеленых насаждений общего пользования согласно Закону Санкт-Петербурга «О зеленых насаждениях в Санкт-Петербурге» от 23 июня 2010 года № 396-88). Данный показатель ниже существующего норматива градостроительного регулирования, применяемого на территории Санкт-Петербурга — 16 кв. м.

Обеспеченность и качество зеленых насаждений в городе — два одинаково важных вопроса, требующих решения.



ГЛАВА V.

КАК УПРАВЛЯТЬ, ЧТОБЫ
СОЗДАТЬ ТАКОЙ ГОРОД?

5.1. ГОРОДСКИЕ СООБЩЕСТВА

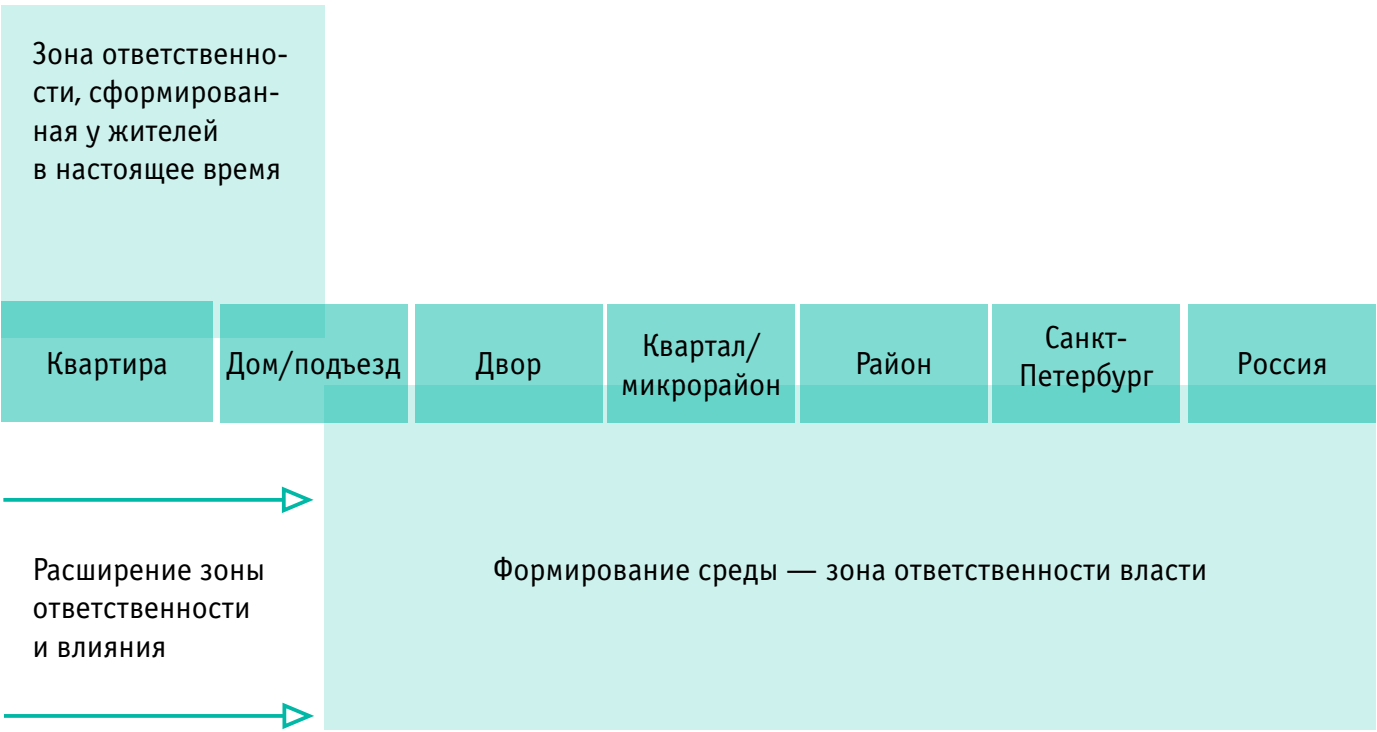
ФОРМИРОВАНИЕ ГОРОДСКИХ СООБЩЕСТВ

ГОРОДСКИЕ СООБЩЕСТВА

Доля участия жителей в городских процессах должна увеличиться. Важно расширить зоны ответственности и сформировать разные типы сообществ. Среди других направлений общественного участия стоит выделить формирование профессиональных сообществ, которые смогут лоббировать интересы горожан и заострять внимание на конкретных экс-

пертных вопросах управления городом. Следующий аспект — создание территориальных городских сообществ, которые будут формироваться в различных районах города и в различных масштабах, жители смогут не только повлиять на уровень качества управления, но и создать новую социальную структуру города.

ГОРОДСКИЕ СООБЩЕСТВА В УПРАВЛЕНИИ ГОРОДСКИМИ ПРОСТРАНСТВАМИ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ



Важно расширить зоны ответственности и сформировать разные типы сообществ.

СОЦИАЛЬНЫЕ УСЛУГИ

Новые форматы социальных услуг предполагают создание социальных бизнесов. Такой формат организации позволит снизить уровень нуждающихся категорий горожан и включить их в экономику. В ряде регионов создаются специальные фонды, которые оказывают поддержку при создании бизнесов в социальной сфере. Это позволяет как

включить, например, категории людей с ограниченными возможностями в экономику, так и создавать продукцию для нуждающихся категорий людей в рамках ГЧП.

ПОВЫШЕНИЕ РОЛИ СООБЩЕСТВ В УПРАВЛЕНИИ ГОРОДСКИМИ ПРОСТРАНСТВАМИ

РАЗВИТИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СООБЩЕСТВ:

- Лоббирование интересов города и его жителей, а не собственного бизнеса.
- Повышение уровня профессиональных компетенций сообществ.



Примеры успешных городских проектов



РАЗВИТИЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ СООБЩЕСТВ:

- Включение жителей в общественную жизнь города.
- Расширение участия в управлении пространством.
- Появление института общественной модерации.



Примеры успешных городских проектов



5.2. ОБЩЕСТВЕННОЕ УЧАСТИЕ

ОБЩЕСТВЕННОЕ УЧАСТИЕ В ЖИЗНИ ГОРОДА

Современные технологии предоставляют широкие возможности для того, чтобы жители города могли конструктивным образом влиять на развитие своего города. Для этого необходимо создать необходимые условия.

В Петербурге должна заработать полноценная система электронного правительства, через которую каждый житель может не только получить информацию и доступ к государственной услуге, но и поуча-

ствовать в обсуждении и непосредственно повлиять на принятие значимых для города решений. В частности, существуют технологии, которые позволяют эффективно управлять распределением городского бюджета через механизмы общественного участия. В настоящий момент влияние жителей на формирование городского бюджета затруднено. Это связано, в том числе, с тем, что законодатели пытаются оградить себя от возможных популистских решений,

которые могут быть приняты общественностью и нанесут ущерб сбалансированности бюджета. Однако данный «парадокс ограниченности интересов» имеет способы решения.

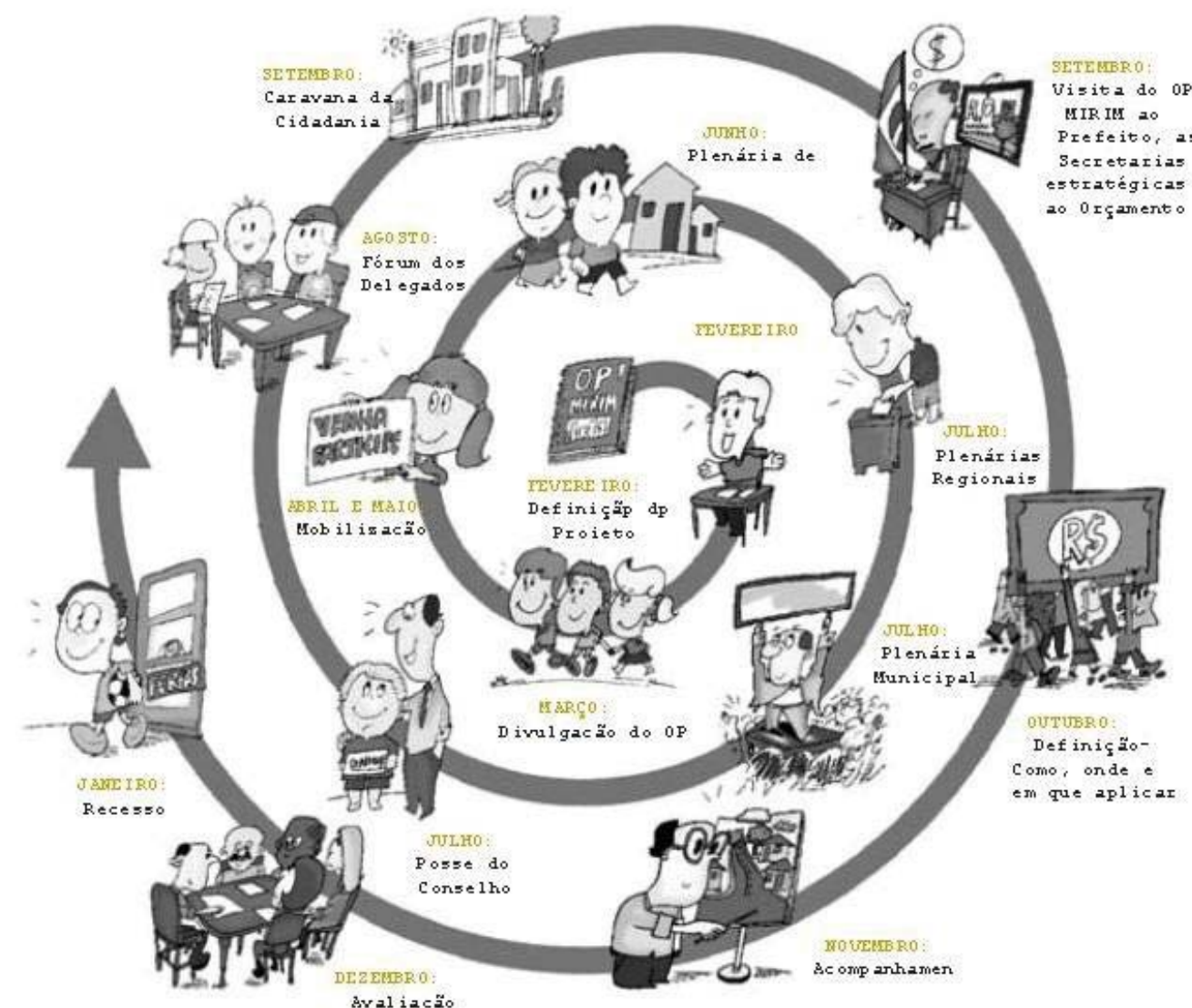
Достаточно разделить статьи бюджета на те, которые подлежат общественному участию (дороги, ЖКХ, здравоохранение, образование, социальное благосостояние, водоснабжение и водоотведение), и те, которые не подлежат (пенсии, региональный долг и т.д.).

НЕОБХОДИМО АКТИВНЕЕ ПРИВЛЕКАТЬ ГОРОЖАН К ФОРМИРОВАНИЮ БЮДЖЕТА ГОРОДА

В рамках шагов по созданию системы участия горожан в формировании бюджета необходимо создать четкие регламенты работы, экспертные панели для консультации горожан по вопросам бюджета, а также многоступенчатую систему участия в бюджетном процессе.

Необходимо выработать четкий цикл бюджетного участия, который может иметь следующую структуру:

- Локальные и районные собрания избранных делегатов, на которых отчитывается губернатор города.
- Локальные и районные встречи делегата со своим сообществом.
- Проведение общегородского собрания делегатов, представление проектов бюджета, предложенных горожанами.
- Внесение коррективов в проект закона о бюджете правительством города и специальным комитетом по бюджету «участия».
- Издание документов по бюджету, предполагающих мониторинг населением реализации бюджета.

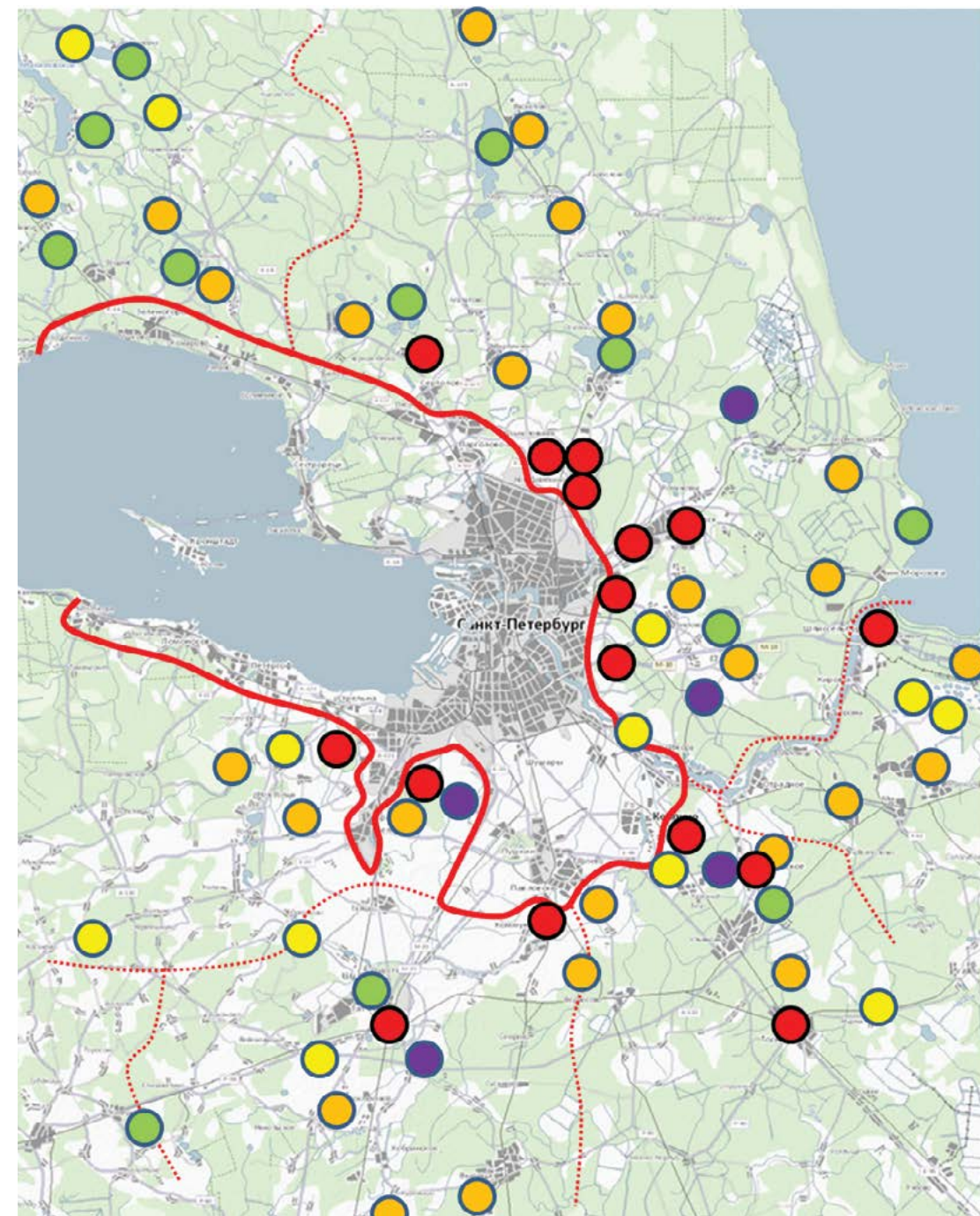


PR-кампания участия в бюджетном планировании, направленная в том числе на детей.

Источник: Municipality of Pinheiral — The Participatory Budget Cycle of children

5.3. НОВОЕ УПРАВЛЕНИЕ ГОРОД НЕ МОЖЕТ РАЗВИВАТЬСЯ ИЗОЛИРОВАННО ОТ ОБЛАСТИ

Санкт-Петербург и прилегающие районы области формируют Санкт-Петербургскую агломерацию, включающую маятниковую миграцию, застройку близлежащих к городу территорий жилыми многоэтажными домами, неконтролируемую застройку и др. Активное развитие близлежащих районов области контрастирует с медленным развитием остальных районов области, особенно лишенных специфических ресурсов. Для создания положительных точек роста на пересечении интересов города и области необходимо обеспечить взаимодействие города и области на административном уровне.



- Садоводства
- Новостройки
- Места отдыха
- Объекты размещения отходов
- Эффективные сельхозпредприятия

КАЧЕСТВО ЖИЗНИ ПЕТЕРБУРЖЦЕВ ЗАВИСИТ ОТ СОСТОЯНИЯ И РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИИ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Садоводства на территории Ленинградской области необходимо обеспечивать медицинским и иным социальным обслуживанием, качественной транспортной и инженерной инфраструктурой.

Новостройки на территории Ленинградской области, где проживают люди, занятые (и платящие налоги) в экономике Санкт-Петербурга, необходимо обеспечивать всеми видами инфраструктуры.

Места отдыха на территории Ленинградской области, где проводят время жители Санкт-Петербурга, необходимо содержать и благоустраивать.

Экологически значимые территории Ленинградской области (лесные массивы, водосборный бассейн реки Невы) необходимо защищать от деградации и загрязнения.

Объекты размещения отходов Санкт-Петербурга на территории Ленинградской области необходимо безопасно эксплуатировать.

Транспортные связи между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью необходимо развивать и повышать их качество.

Эффективные сельхозпредприятия Ленинградской области, работающие на потребительский рынок Санкт-Петербурга, необходимо сохранять.

СЛОЖНОСТЬ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ГОРОДА И ОБЛАСТИ

- Большинство значимых решений со стороны Ленинградской области принимается на уровне районов (объекты образования и здравоохранения, подъездные дороги) и на уровне поселений (развитие территорий, разрешение на строительство, улично-дорожная сеть и инженерная инфраструктура), которые не имеют достаточных ресурсов для решения этих задач.
- Создание и развитие территории взаимного влияния Санкт-Петербурга и Ленинградской области должно быть организовано в программно-проектной логике под эгидой дирекции единого заказчика.

5.3. НОВОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПЕТЕРБУРГ НУЖДАЕТСЯ В ТЕСНОЙ КООПЕРАЦИИ С ПРИЛЕГАЮЩИМИ ТЕРРИТОРИЯМИ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Это необходимо для решения многочисленных вопросов дорожного и инфраструктурного строительства, сохранения и благоустройства зеленых зон, жизнеобеспечения многочисленных дачных массивов, где проводят время жители Петербурга. Сегодня взаимодействие между городом и областью

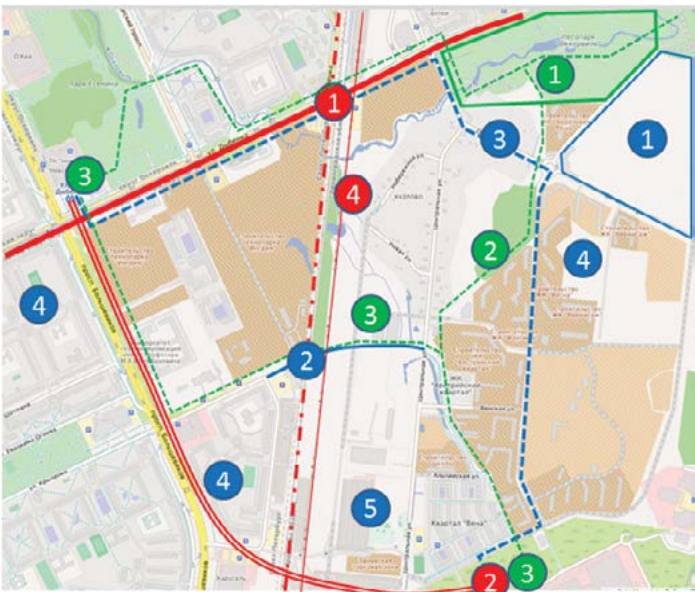
по решению насущных вопросов практически не осуществляется из-за пробелов в законодательстве, регулирующем полномочия чиновников различного уровня. Эти пробелы необходимо устранять. Городские и областные чиновники должны научиться работать в тесной кооперации друг с другом.

Глобальные задачи, наподобие привлечения федеральных денег на развитие метро, пригородных электричек или новых вылетных магистралей, должны решаться совместно на уровне двух губернаторов. **Задачи среднего уровня**, наподобие развития системы школ или общественного транспорта на при-

граничных территориях, должны решаться на уровне районов. **Задачи человеческого масштаба**, наподобие благоустройства совместно используемых территорий, должны решаться во взаимодействии муниципальных органов первого низового уровня.

Также решением может стать создание фонда развития Большого Петербурга в формате дирекции единого заказчика. В фонд перечислялись бы средства из двух регионов на совместное развитие пропорционально численности населения в этой зоне. Первым проектом фонда должна стать разработка схемы территориального планирования, что значительно упростит работу в будущем.

КООПЕРАЦИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ



ВОПРОСЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ НА УРОВНЕ ДВУХ СУБЪЕКТОВ ФЕДЕРАЦИИ:

1. Строительство новых вылетных магистралей.
2. Развитие метро и ЛРТ на территории области.
3. Согласование лимитов на присоединение к городским системам жизнеобеспечения объектов на территории Ленинградской области.
4. Взаимодействие с сетевыми монополистами по реконструкции и использованию коридоров ЛЭП.
5. Строительство объектов размещения отходов регионального уровня.
6. Резервирование зеленых зон и ООПТ.

ВОПРОСЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ НА УРОВНЕ МУНИЦИПАЛЬНЫХ РАЙОНОВ:

1. Согласование проектов планировки территории.
2. Строительство улиц местного значения.
3. Организация местного транспортного обслуживания.
4. Создание и совместное использование школ, детских садов, поликлиник, объектов культуры и спорта, в том числе специализированных.
5. Развитие инфраструктуры по переработке отходов регионального уровня.

ВОПРОСЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ НА УРОВНЕ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОКРУГА И ПОСЕЛЕНИЯ:

1. Благоустройство территорий, используемых жителями нескольких муниципалитетов.
2. Развитие и обустройство сети пешеходных и велосипедных маршрутов.
3. Организация автомобильных и велосипедных стоянок.

5.3. НОВОЕ УПРАВЛЕНИЕ НОВОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПЕТЕРБУРГОМ

Подход к системе городского управления должен быть пересмотрен. Система государственной власти в Санкт-Петербурге должна быть оптимизирована.

Необходимо исключить дублирование функций между комитетами, районными администрациями и муниципальными образованиями, упростить связи между ними.

Без потери для управляемости 42 комитета городской администрации можно сократить до 10-12, как это сделано в наиболее успешных городах Европы и мира. Это позволит сократить количество неэффективно работающих чиновников, упростить и ускорить процедуры согласований.

Административные районы Петербурга должны стать муниципальными образованиями — жители должны получить возможность выбирать районных руководителей, как это происходит по всей стране, но не работает в Петербурге. Необходимо бороться с непрозрачными и неэффективными схемами расходования бюджетных средств при строительстве объектов по городскому заказу.

За управление городскими строительными проектами должна отвечать единая городская служба заказчика, укомплектованная высококлассными профессионалами. Заявки на финансирование объектов, которые планируется построить за счет бюджета, включая их сметы, должны проходить открытый конкурсный отбор, в том числе экспертное и общественное обсуждение, чтобы в городе возводились объекты, которые более всего отвечают интересам жителей.

5.3. НОВОЕ УПРАВЛЕНИЕ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ МОЖЕТ БЫТЬ УДОБНА ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ МОЖЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ОПЫТ ОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ В ГОРОДАХ-ПОБРАТИМАХ



ПРИМЕР ГАМБУРГА

Структура электронного правительства основана на потребностях жителей, а не на иерархии и функциях комитетов.



ПРИМЕР БАРСЕЛОНЫ

Система открытого правительства, которая состоит из 3 блоков:

- 1. Прозрачность принятия решений.
- 2. Вовлечение жителей в принятие решений.
- 3. Открытость информации.

5.3. НОВОЕ УПРАВЛЕНИЕ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ МОЖЕТ БЫТЬ БОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНОЙ

ОПТИМИЗАЦИЯ АДМИНИСТРАТИВНОГО АППАРАТА

ОЖИДАЕМЫЕ ЭФФЕКТЫ:

- Устранение межведомственных барьеров.
- Ускорение принятия решений.
- Предотвращение дублирования функций.
- Концентрация усилий административного аппарата.
- Ликвидация избыточных организационных надстроек комитетов.



ПРИМЕР ГАМБУРГА

Структура администрации состоит из 8 отраслевых комитетов и 4 комитетов административного аппарата:

- Комитет по вопросам занятости, семьи и социальной политики.
- Комитет по здравоохранению и защите прав потребителей.
- Комитет по среднему и профессиональному образованию.
- Комитет по науке и исследованиям.
- Комитет по городскому развитию и охране окружающей среды.
- Комитет экономического развития, транспорта и инноваций.
- Комитет по культуре.
- Комитет по вопросам внутренних дел и спорта.
- Финансовый комитет.
- Правовой комитет.
- Комитет по управлению персоналом.
- Объединенная канцелярия.

С 42 до 12 может быть сокращено количество комитетов администрации Санкт-Петербурга.

ОРГАНИЗАЦИЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ ГОРОДСКИХ ПРОЕКТОВ НА КОНКУРСНОЙ ОСНОВЕ

ОЖИДАЕМЫЕ ЭФФЕКТЫ:

- Повышение качества городских проектов развития.
- Повышение эффективности расходования бюджетных средств.
- Вовлечение жителей, бизнеса и общественных организаций в подготовку и обоснование заявок на финансирование городских проектов развития.
- Повышение ответственности администраций муниципальных округов.



ПРИМЕР БАРСЕЛОНЫ

Система распределения грантов на реализацию значимых для города проектов.

Вопросы организации и финансирования капитального строительства должны быть выведены из функций отраслевых комитетов в централизованную государственную службу заказчика (например, на базе комитета по строительству). Это позволит исключить негативные эффекты отраслевого лоббизма.

5.3. НОВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ВАРИАНТ ОПТИМИЗАЦИИ СТРУКТУРЫ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ПЕТЕРБУРГОМ

ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ

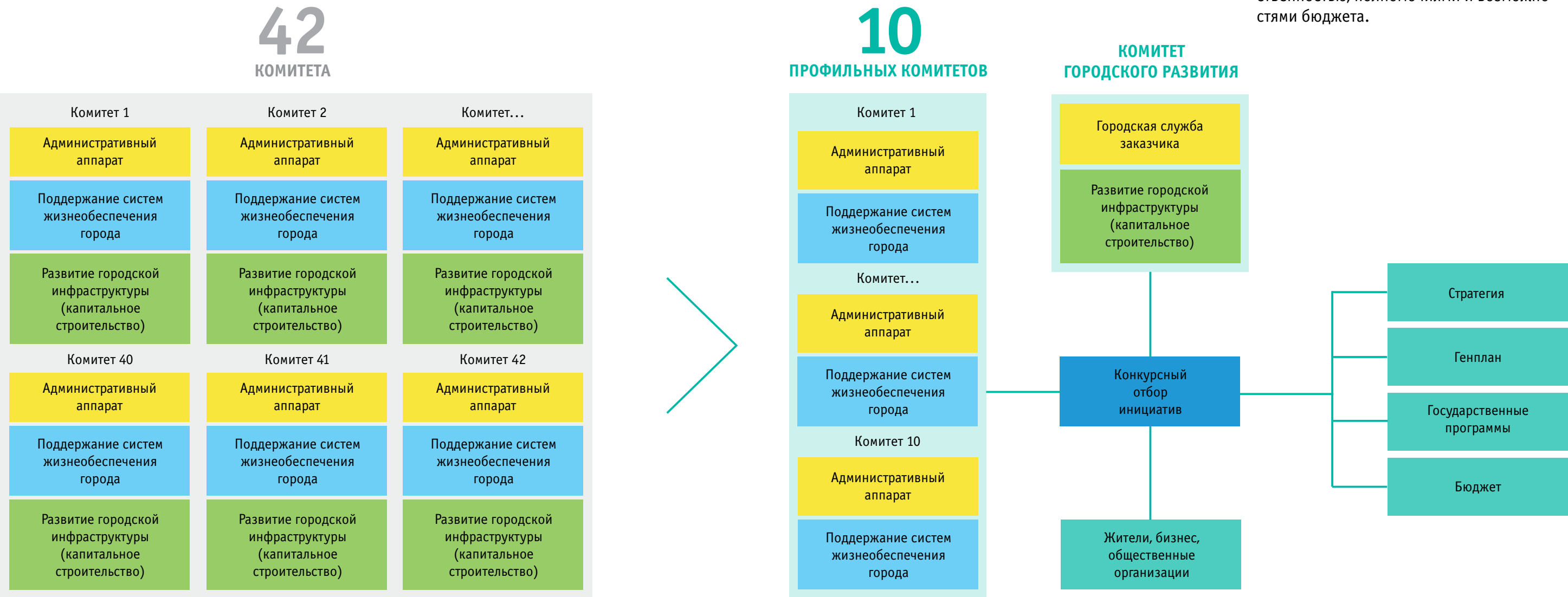
- 

Исключить дублирование функций комитетов, районов и муниципальных округов.
- 

Упростить горизонтальные связи между комитетами.
- 

Упростить развитие механизмов обратной связи (bottom-up).
- 

Провести муниципальную реформу — преобразовать административные районы в муниципальные. Наделить муниципальные районы и округа реальными ответственностью, полномочиями и возможностями бюджета.

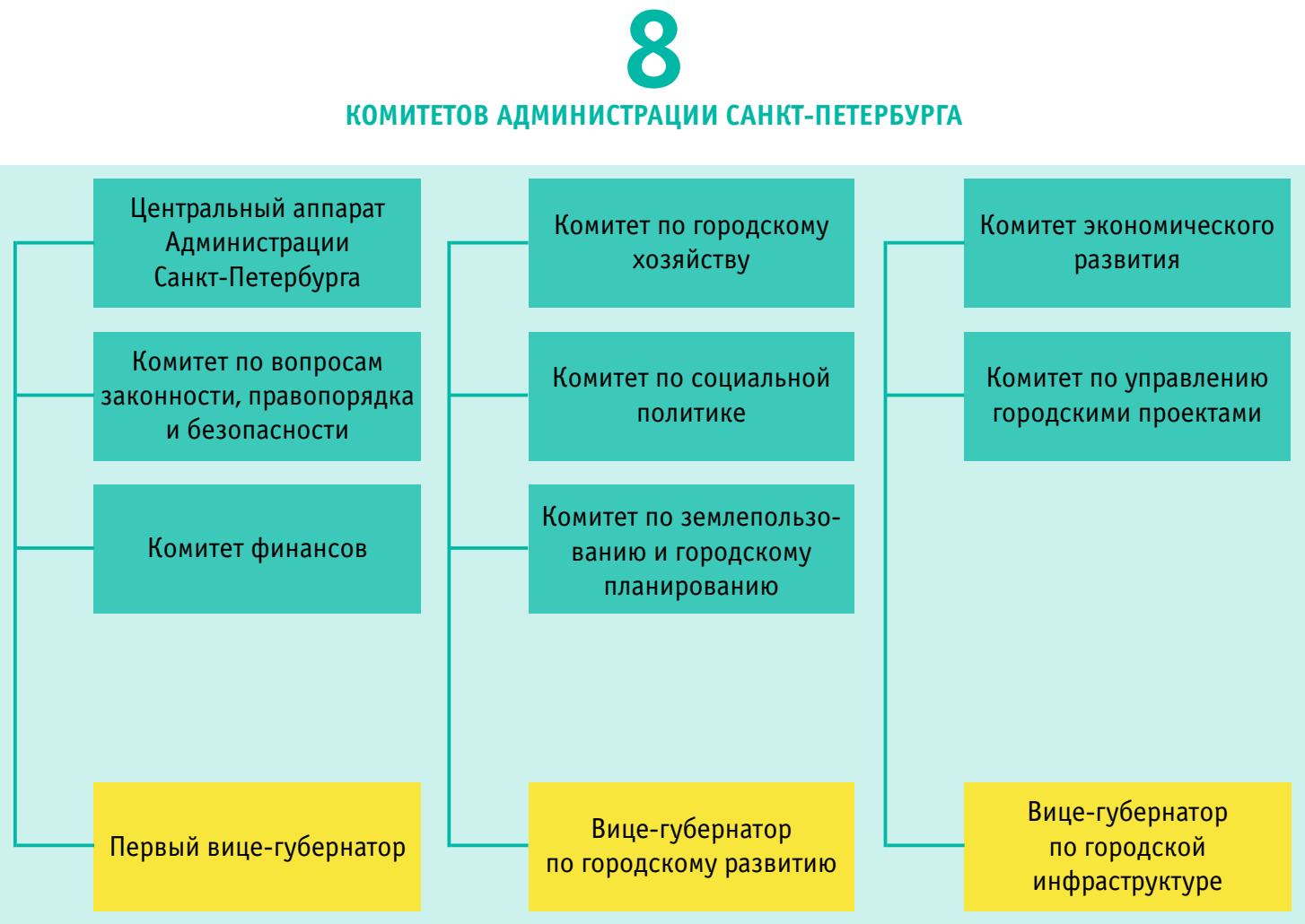
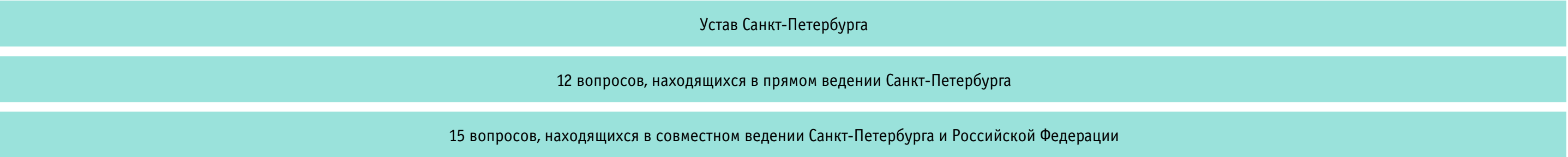


От неэффективного распыления ресурсов городского бюджета и отраслевого лоббизма к концентрации ресурсов на приоритетных направлениях и прозрачной процедуре отбора наиболее ценных для города и проработанных инициатив, которые получают бюджетное финансирование.

5.3. НОВОЕ УПРАВЛЕНИЕ ВАРИАНТ ОПТИМИЗАЦИИ СТРУКТУРЫ ГОРОДСКОЙ АДМИНИСТРАЦИИ

ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ

-  **Исключить дублирование** государственных функций.
-  **Устранить** избыточные межведомственные согласования.
-  **Повысить** эффективность человеческих и бюджетных ресурсов.



5.3. НОВОЕ УПРАВЛЕНИЕ ВАРИАНТ ОПТИМИЗАЦИИ СТРУКТУРЫ ГОРОДСКОЙ АДМИНИСТРАЦИИ

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АППАРАТ АДМИНИСТРАЦИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

- Координация международных и внешнеэкономических связей Санкт-Петербурга, выполнение международных договоров Российской Федерации.
- Государственные функции комитета по информатизации и связи.
- Государственные функции комитета по печати и взаимодействию со СМИ.

КОМИТЕТ ПО ВОПРОСАМ ЗАКОННОСТИ, ПРАВОПОРЯДКА И БЕЗОПАСНОСТИ

- Обеспечение соответствия настоящего Устава и законов Санкт-Петербурга Конституции Российской Федерации и федеральным законам.
- Защита прав и свобод человека и гражданина; защита прав национальных меньшинств; обеспечение законности, правопорядка, общественной безопасности; режим пограничных зон.
- Осуществление мер по борьбе с катастрофами, стихийными бедствиями, эпидемиями, ликвидация их последствий.
- Административное, административно-процессуальное законодательство.
- Кадры судебных и правоохранительных органов; адвокатура, нотариат.
- Установление общих принципов организации системы органов государственной власти и местного самоуправления.
- Принятие Устава Санкт-Петербурга и поправок к нему, законов Санкт-Петербурга.
- Образование законодательного, исполнительных и судебных органов государственной власти Санкт-Петербурга.
- Назначение и проведение референдума Санкт-Петербурга.
- Установление символики Санкт-Петербурга и порядка ее использования.
- Учреждение наград Санкт-Петербурга.
- Организация государственной гражданской службы Санкт-Петербурга.
- Регулирование отдельных вопросов муниципальной службы.
- Государственные функции архивного комитета.
- Государственные функции комитета записи актов гражданского состояния.
- Государственные функции комитета по тарифам.

КОМИТЕТ ФИНАНСОВ

- Установление общих принципов налогообложения и сборов.
- Бюджет Санкт-Петербурга.
- Налоги и сборы Санкт-Петербурга.
- Государственные функции комитета по финансовому контролю.

КОМИТЕТ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ

- Определение основ политики Санкт-Петербурга в области экономического развития Санкт-Петербурга.
- Государственные функции комитета по инвестициям.
- Государственные функции комитета по науке и высшей школе.
- Государственные функции комитета по промышленной политике и инновациям.
- Государственные функции комитета по развитию предпринимательства и потребительского рынка.
- Государственные функции комитета по развитию туризма.
- Государственные функции комитета по экономической политике и стратегическому планированию.

КОМИТЕТ ПО ЗЕМЛЕПОЛЬЗОВАНИЮ И ГОРОДСКОМУ ПЛАНИРОВАНИЮ

- Вопросы владения, пользования и распоряжения землей, недрами, водными и другими природными ресурсами.
- Разграничение государственной собственности.
- Природопользование; охрана окружающей среды и обеспечение экологической безопасности; особо охраняемые природные территории; охрана памятников истории и культуры.
- Жилищное, земельное, водное, лесное законодательство, законодательство о недрах, об охране окружающей среды.
- Защита исконной среды обитания и традиционного образа жизни малочисленных этнических общностей.
- Регулирование градостроительной деятельности.
- Собственность Санкт-Петербурга и управление ею.
- Определение основ политики Санкт-Петербурга в области экологического развития Санкт-Петербурга.
- Территориальное устройство Санкт-Петербурга.
- Государственные функции комитета по благоустройству.
- Государственные функции комитета по природопользованию, охране окружающей среды и обеспечению экологической безопасности.
- Государственные функции управления по развитию садоводства и огородничества.

КОМИТЕТ ПО СОЦИАЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ

- Общие вопросы воспитания, образования, науки, культуры, физической культуры и спорта.
- Координация вопросов здравоохранения; защита семьи, материнства, отцовства и детства; социальная защита, включая социальное обеспечение, в том числе ветеранов, жителей блокадного Ленинграда, пенсионеров.
- Трудовое, семейное законодательство.
- Определение основ политики Санкт-Петербурга в области социального и культурного развития Санкт-Петербурга.
- Государственные функции комитета по образованию.
- Государственные функции комитета по культуре (за исключением вопросов охраны объектов культурного наследия).
- Государственные функции комитета по здравоохранению.
- Государственные функции комитета по труду и занятости.
- Государственные функции комитета по физической культуре и спорту.
- Государственные функции комитета по межнациональным отношениям и реализации миграционной политики.

КОМИТЕТ ПО ГОРОДСКОМУ ХОЗЯЙСТВУ

- Государственные функции комитета по развитию транспортной инфраструктуры.
- Государственные функции комитета по транспорту.
- Государственные функции комитета по энергетике и инженерному обеспечению.

КОМИТЕТ ПО УПРАВЛЕНИЮ ГОРОДСКИМИ ПРОЕКТАМИ

- Разработка, принятие и реализация программ Санкт-Петербурга в области государственного, экономического, экологического, социального, культурного развития.
- Государственные функции комитета по государственному заказу.
- Государственные функции комитета по строительству.

5.3. НОВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ВАРИАНТ ОПТИМИЗАЦИИ СТРУКТУРЫ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ

МУНИЦИПАЛЬНАЯ РЕФОРМА

- 

Приведение муниципальных образований Санкт-Петербурга в соответствие Федеральному закону № 131-ФЗ.
- 

Придание административным районам статуса муниципальных образований 2-го уровня.
- 

Выборность глав муниципальных районов и районных депутатов, их подотчетность населению.
- 

Закрепление за муниципальными районами и округами реальных хозяйственных полномочий и наделение их соответствующими источниками пополнения бюджета.

МУНИЦИПАЛЬНЫЕ РАЙОНЫ		МУНИЦИПАЛЬНЫЕ ОКРУГА	
Предлагаемые вопросы местного значения	Источники пополнения бюджета	Предлагаемые вопросы местного значения	Источники пополнения бюджета
• Утверждение проектов планировки территории. • Выдача разрешений на строительство и ввод в эксплуатацию. • Строительство и эксплуатация улиц местного значения. • Организация местного транспортного обслуживания. • Организация предоставления дошкольного, школьного образования, амбулаторного медицинского обслуживания, обеспечения объектами культуры, физкультуры и спорта. • Организация переработки ТБО.	• Доля от налогов на доходы физических лиц. • Доля от транспортного налога. • Доля от налога на имущество физических лиц. • Доля от арендной платы за пользование государственным и муниципальным имуществом.	• Согласование проектов планировки территории. • Утверждение проектов межевания территории. • Выдача разрешений на строительство и ввод в эксплуатацию объектов, не подпадающих под экспертизу. • Строительство и эксплуатация внутриквартальных дорог. • Организация публичных слушаний. • Благоустройство и озеленение территории, развитие общественных пространств, детских и спортивных площадок, мест отдыха населения. • Организация сбора ТБО.	• Доля от налога, взимаемого в связи с применением упрощенной системы налогообложения. • Доля от транспортного налога. • Доля от налога на имущество физических лиц. • Доля от арендной платы за пользование государственным и муниципальным имуществом.

ГЛАВА VI.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ДРАЙВЕРЫ ГОРОДА

6.1. ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ВОЗМОЖНОСТИ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ В ПЕТЕРБУРГЕ

Санкт-Петербург должен стать центральным городом в России по возможности самореализации, обогнав Москву. Так, профессиональная самореализация может опираться на развитое предложение на рынке труда, возможности карьерного роста, возможности получения высокой заработной платы, а также на развитые секторы экономики. Если в конце XIX века и начале XX века основной вопрос заключался в том, где разместить промышленность на территории города, то в настоящий момент важный вызов в том, как трансформировать существующий «серый пояс»

недействующих предприятий, находящихся рядом с историческим центром города. Ряд зданий, в которых находились эти предприятия, представляет собой историческую и культурную ценность.

Существующие проекты по перепрофилированию этих площадок малоэффективны. Примеры жилищной застройки неудачны, а попытки создать лофты на данных территориях немасштабны, что затрудняет комплексное переосмысление роли территорий «ржавого пояса».

Важной и амбициозной задачей является реконструкция этих территорий, внедрение участков смешанного зонирования и пользования, в некоторых случаях вывод предприятий за пределы города, совмещение маловысотной жилой и деловой застройки высокого качества, озеленение территорий, реконструкция зданий, в других случаях — привлечение и размещение новых предприятий на данных территориях в форматах, удобных для развития малого и среднего инновационного бизнеса.

РАЗВИТИЕ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫХ СЕКТОРОВ

При постепенном росте уровня жизни населения Санкт-Петербурга необходимо учитывать и тот фактор, что уровень ожиданий, в том числе по заработной плате, у горожан растет. В настоящий момент экономика Петербурга, как и экономика России, в потребительском плане и уровне ожиданий идет по пути западных стран, тогда как по уровню реальных доходов остается на уровне развивающихся стран мира. Для выполнения ожиданий горожан и пополнения городского бюджета необходимо развитие секторов экономики с высокой добавленной стоимостью. Необходимо поддержать развитие секторов высоких технологий, которые станут основой для новой экономики и улучшения благосостояния горожан.

В Санкт-Петербурге представлены два вида организаций — носителей компетенций в высоких технологиях:

- частный бизнес — секторы IT, финансы, телекоммуникации и др.;
- бизнес с государственным участием — приборостроение, судостроение, энергомашиностроение, ОПК и др. Оба блока экономики нуждаются в разнородной поддержке, и если для того, чтобы эффективно использовать компетенции крупных предприятий, необходимо выстраивать **коммуникацию со штаб-квартирами в Москве**, то для поддержки частных структур могут быть реализованы региональные возможности, в том числе **поддержка и строительство инновационной инфраструктуры, выстраивание совместных с вузами и исследовательскими центрами научных сетей, рекламная и PR-поддержка целевых отраслей** и т.д.

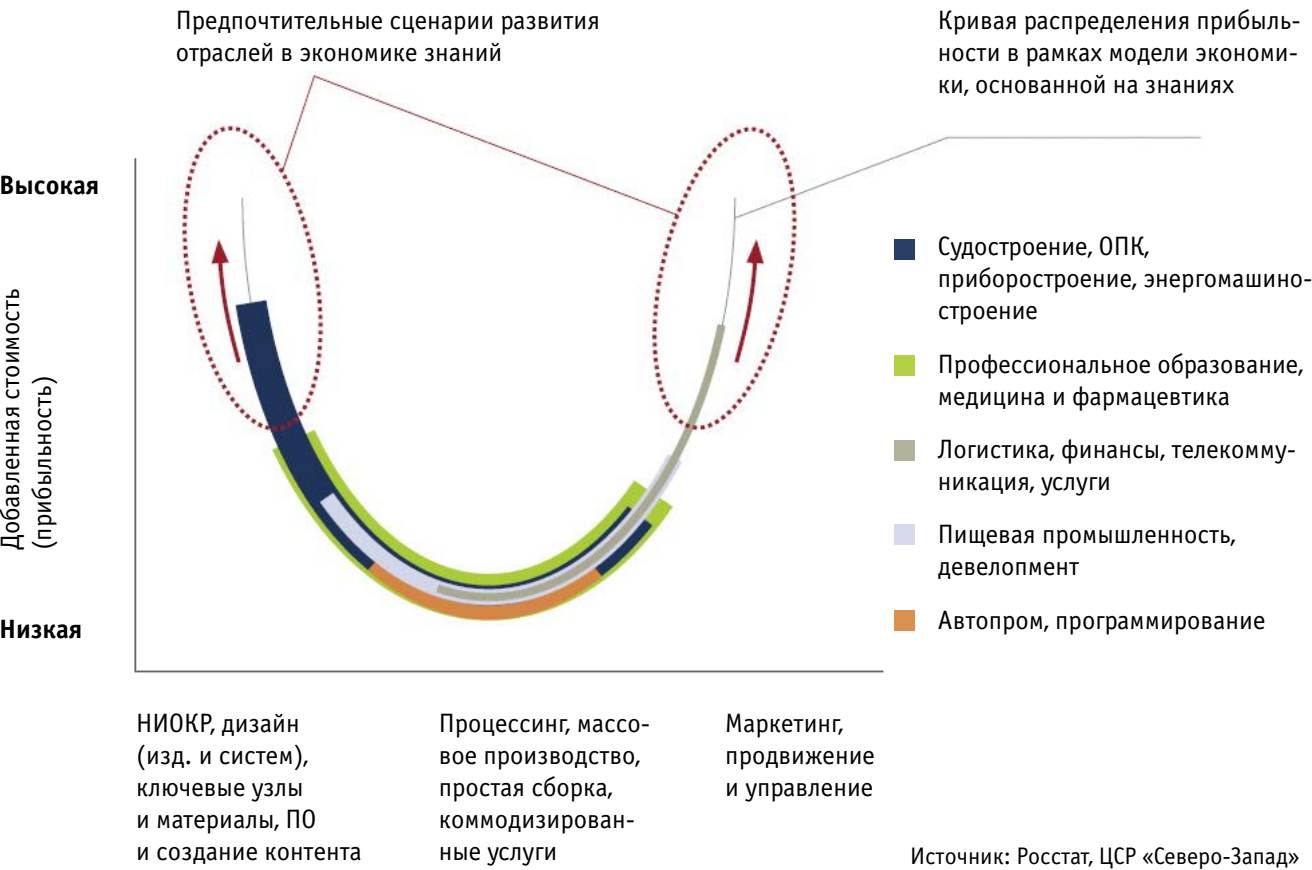
МАЛЫЙ БИЗНЕС

Малый бизнес в Санкт-Петербурге испытывает ряд проблем, в том числе связанных с его отраслевой структурой. Большинство предприятий малого бизнеса осуществляет деятельность в сфере торговли и услуг. Одним из возможных направлений малого бизнеса может стать создание малых производственных компаний, так называемых гибких производств, которые не зависят от одного заказа, а могут диверсифицировать свою деятельность.

Другим аспектом могло бы стать выращивание малых инновационных предприятий на основе технопарков и бизнес-инкубаторов. Для этой цели город может включиться во взаимодействие с вузами по этому поводу и в результате выстроить эффективную сеть коммуникаций, необходимую для запуска проектов в инновационной сфере.

6.2. ЭКОНОМИКА И ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫЙ СЕКТОР

ВОЗМОЖНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫХ СЕКТОРОВ В ПЕТЕРБУРГЕ



Высокотехнологичные производства могут развиваться в секторах:

- Судостроение, ОПК, приборостроение, энергомашиностроение. Проблемой является зависимость данных секторов от государства.

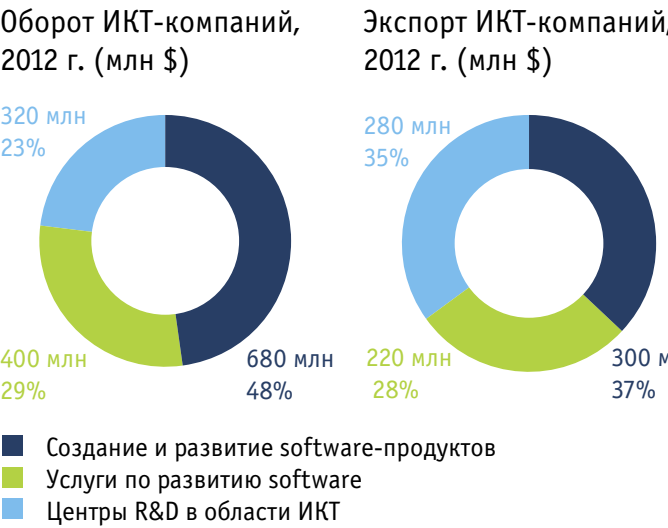
- Логистика, финансы, телекоммуникация, информационно-коммуникационные технологии (ИКТ), услуги. Проблемой является дефицит инфраструктурной поддержки потенциальных частных секторов высоких технологий.

В настоящий момент развитие высокотехнологичных секторов судостроения, ОПК, приборостроения требует проработки государственной политики на федеральном уровне. Такие секторы, как телеком, ИКТ и логистика, могут быть поддержаны регионом.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИТ-КОМПАНИЙ ПЕТЕРБУРГА КАК ПРИМЕР РАЗВИТИЯ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНОГО СЕКТОРА

Оборот ИКТ-компаний Петербурга в 2012 году превысил \$1,4 млрд, а экспорт — \$800 млн, т.е. 57% от всего оборота.

До 46% ИТ-компаний Петербурга осуществляют экспорт в страны Западной Европы, США и Канаду.



КЛЮЧЕВЫЕ БРЕНДЫ ИКТ ПЕТЕРБУРГА



ПРЕДСТАВИТЕЛИ МИРОВЫХ ИКТ-КОМПАНИЙ R&D ЛАБОРАТОРИИ

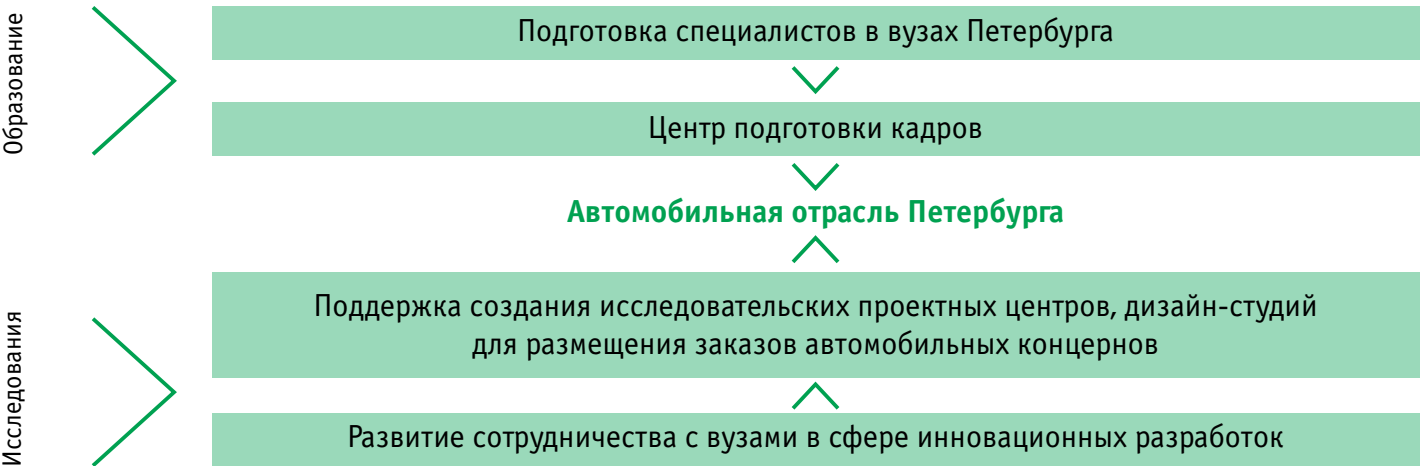


Поддержка ИКТ-производств является перспективным направлением деятельности. Важным аспектом является развитие исследовательских центров глобальных ИТ-компаний с перспективой «достройки» инфраструктуры (в том числе вузов), необходимой для динамичного инновационного развития сектора ИКТ.

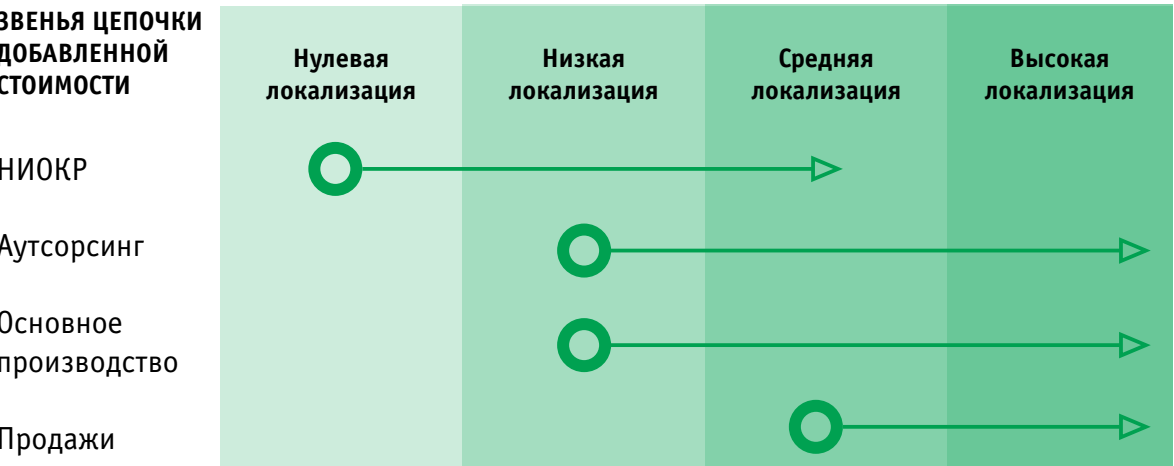
6.2. ЭКОНОМИКА И ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

КЛАСТЕРЫ ПЕТЕРБУРГА ДОЛЖНЫ АККУМУЛИРОВАТЬ ВЫСОКУЮ ДОБАВЛЕННУЮ СТОИМОСТЬ (НА ПРИМЕРЕ АВТОМОБИЛЬНОГО КЛАСТЕРА)

1-й ШАГ — СОЗДАТЬ ВСПОМОГАТЕЛЬНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ ДЛЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПРОИЗВОДСТВ



2-й ШАГ — ЛОКАЛИЗАЦИЯ ЭЛЕМЕНТОВ ЦЕПОЧКИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ



МНОГОЕ В ТРАНСФОРМАЦИИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ЗАВИСИТ ОТ АДМИНИСТРАЦИИ ГОРОДА

Источник: BCG

СПОСОБЫ ПОВЫШЕНИЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА НА ПРЕДПРИЯТИЯХ

СПОСОБЫ ПОВЫШЕНИЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА	ТРЕБУЕМЫЕ УСИЛИЯ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ МЕНЕДЖМЕНТА ПРЕДПРИЯТИЯ	ТРЕБУЕМЫЕ ФИНАНСОВЫЕ УСИЛИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ	ЭФФЕКТ НА ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА
Организационные улучшения на предприятии	Очень большие	Очень дешевые	Очень позитивный
Автоматизация	Большие	Достаточно дешевые	Позитивный
Механизация	Ограниченные	Достаточно дорогие	Относительно позитивный
Увеличение количества персонала	Небольшие	Дорогие	Нет эффекта

МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ ТРАНСФОРМАЦИИ ПРЕДПРИЯТИЙ ГОРОДОМ

- Внедрение современных форматов проектирования, 3D-проектирования; трансформация управления логистикой и системы менеджмента.**
От города: создание профильных кафедр, подготовка специалистов в сфере дизайна, помощь в закупке ПО, развитие логистики, подготовка специалистов в области логистики и менеджмента, в том числе привлечение западных специалистов.
- Содействие в распространении и приобретении требуемого ПО, создание испытательных, обучающих, аудиторских центров.**
От города: помощь в проведении аудита по механизации и автоматизации для предприятий на льготных условиях, привлечение аудиторов, создание центров коллективного пользования с различным оборудованием для предприятий.

Источник: De Goede Ree

6.2. ЭКОНОМИКА И ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ИННОВАЦИОННЫЙ ГОРОД

Для реализации программы «Инновационный город» необходимо соответствие следующим критериям: быть местом применения современных цифровых технологий и быть центром знания.

Город как место применения современных цифровых технологий, содействующих экономическому росту. Данные инструменты позволят модернизировать городские сервисы и управление городскими услугами и инфраструктурой, такими как интегрированные аварийные службы, интеллектуальные системы транспортировки, энергоэффектив-

ные системы, «умное» управление дорожным движением, предоставление различных государственных и социальных услуг в удаленном доступе. Также за счет распространения этого подхода формируются новые, обслуживающие сектор «умных» систем отрасли.

Город как центр знания. Географическое положение становится менее важным, чем доступ к глобальным зонам компетентности и потокам информации. В этой связи необходимо создать собственный глобальный научный центр.

- **Строительство инфраструктуры знаний** (исследовательские сети, центры по стимулированию синтеза науки, ГЧП вузов и частных компаний, генерация инновационных стартапов и т.д.).
- **Аудит знаний или компетенций** (аудит современных технологий, а также тех компетенций, которыми обладают предприятия города, прогноз развития компетенций и их применения).
- **Коммуникация и распространение нового знания** (открытие новых образовательных программ, открытие профильных кафедр предприятий и профильных исследовательских лабораторий).

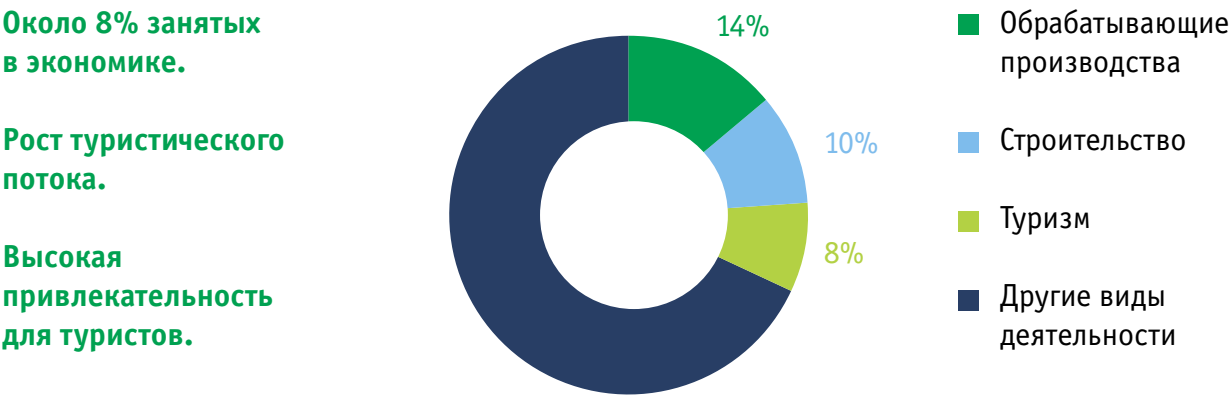
МЕРЫ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ СЕКТОРА ВЫСОКИХ И СРЕДНИХ ТЕХНОЛОГИЙ

«Новые» высокотехнологичные секторы	ИТ, финансы, транспорт и логистика, телекоммуникации	Налоговая поддержка профильных предприятий малого и среднего бизнеса, профильная «кластеризация» PR и маркетинговая поддержка.
«Старые» высокотехнологичные секторы	Судостроение, ОПК, приборостроение, энергомашиностроение	Аудит компетенций, работа с головными офисами в Москве относительно ком- мерциализации тех или иных существу- ющих компетенций.
Среднетехнологичные секторы	Фармацевтика, автомобильная промышленность, строительство, пищевая промышленность	Создание инновационной инфраструк- туры и формирование потока проектов, которые могут быть коммерциализиро- ваны и повысят уровень технологично- сти средних технологий.

6.3. ТУРИЗМ

ТУРИЗМ — ТРЕТЬЯ ПО ЗНАЧИМОСТИ ОТРАСЛЬ ДЛЯ ЭКОНОМИКИ

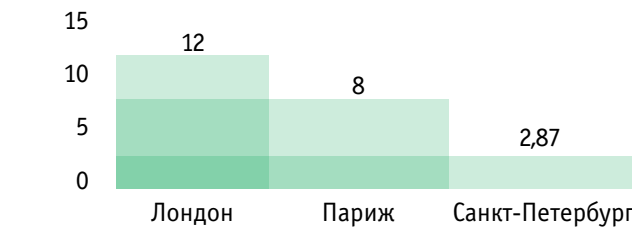
ВКЛАД ТУРИЗМА В ЭКОНОМИКУ (численность занятых/оценка, 2012 г.)



УРОВЕНЬ РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА НЕДОСТАТОЧНЫЙ

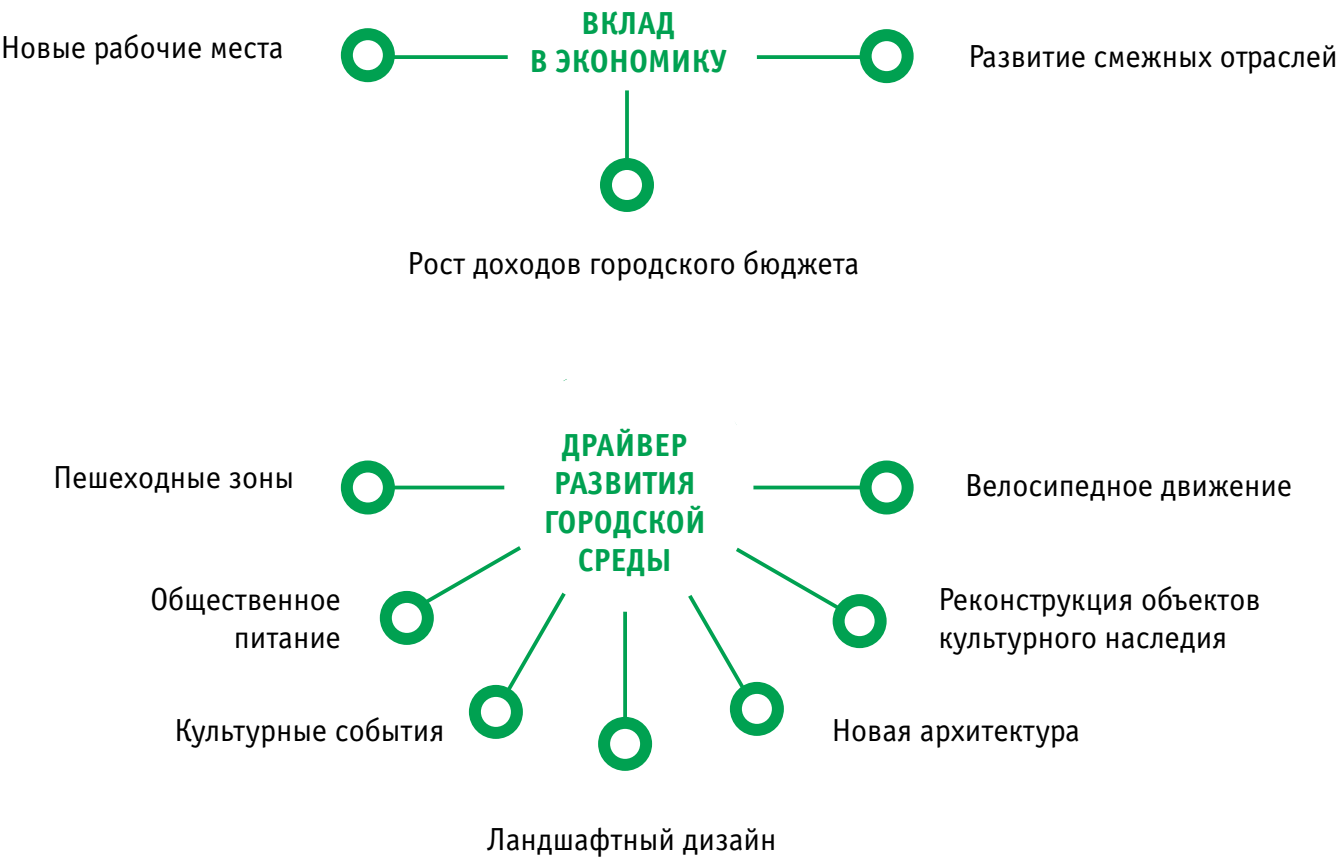
- Ограниченное частное предложение на рынке арендных услуг для туристов (значительная доля агентов по недвижимости в качестве арендодателей).
- Низкая обеспеченность номерным фондом и его высокая стоимость.
- Визовый режим — ограничивает развитие сектора самостоятельных туристов.
- Неразвитый сектор перевозчиков — дискаунтеров (отсутствие/низкая доля/ограниченное число направлений/высокая стоимость авиабилетов).

КОЛИЧЕСТВО КАЧЕСТВЕННЫХ ГОСТИНИЧНЫХ НОМЕРОВ НА 1000 ЖИТЕЛЕЙ



Источник: GVA Sawyer, 2012

ПОТЕНЦИАЛ РОСТА ЭКОНОМИКИ — ТУРИЗМ

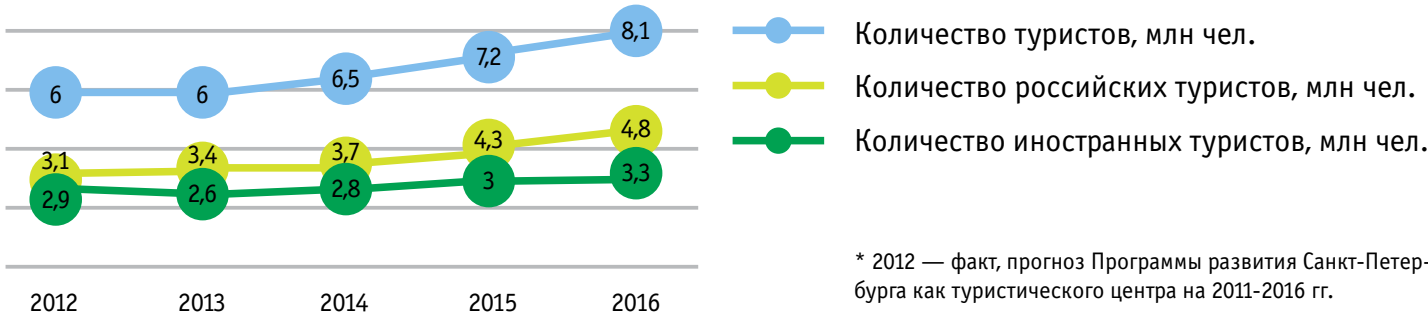


Количество занятых в секторе туризма:
2012 г. — 200 тыс. чел.
2016 г. — 270 тыс. чел.

(10-12% от общего количества занятых в экономике)

Расходы туристов на пребывание:
2012 г. — 160 млрд руб.
2016 г. — 300 млрд руб.

(проживание, питание, внутренний транспорт, культурная программа, приобретение сувениров)



* 2012 — факт, прогноз Программы развития Санкт-Петербурга как туристического центра на 2011-2016 гг.

6.3. ТУРИЗМ

РАСШИРЕНИЕ ГРАНИЦ ТУРИСТИЧЕСКОГО ПЕТЕРБУРГА — СОЗДАНИЕ НОВЫХ ЦЕНТРОВ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ

Развитие туристической инфраструктуры должно быть направлено на два важных аспекта: создание комфортных условий для туристов в городе (как для туристических групп, так и для индивидуальных туристов) и увеличение доходов от туризма в городском бюджете.

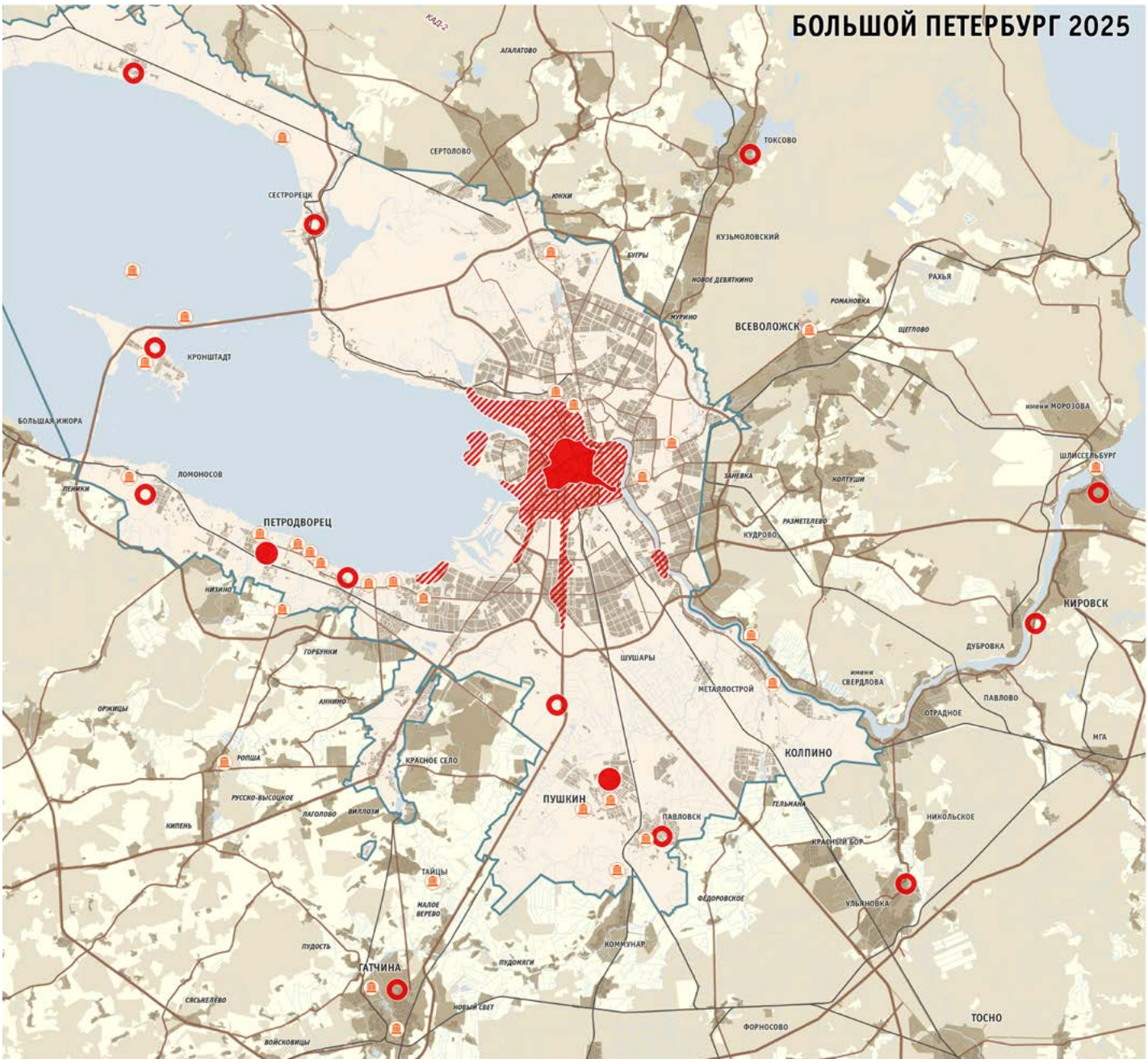
Важным территориальным аспектом развития является расширение границ Туристического Петербурга. Необходимо расширить туристическую инфраструктуру, включив в нее территории, находящиеся в отдалении от центра города. Для этого важна разработка новых туристических маршрутов, а также корректная и последовательная маркетинговая кампания по рекламе новых и старых достопримечательностей на глобальном уровне.

Важно сделать акцент на развитии сервисов и ин-

фраструктуры для самостоятельных туристов, что включает в себя как работающую единую городскую организационную структуру по приему туристов, так и транспортно-пешеходную инфраструктуру, включающую в себя четкую и понятную навигацию на английском языке.

При дальнейшем развитии одним из административно-правовых направлений становится упрощение визового режима для туристов, прибывающих в город на срок от 3 до 5 дней.

Также Санкт-Петербург должен стать хабом для авиакомпаний — дискаунтеров, для чего можно использовать инфраструктуру аэропорта Пулково-2. Эта мера позволит привлекать максимальное количество туристов, которые практикуют бюджетные и самостоятельные туры.



Условные обозначения:

- Существующие границы Туристического Петербурга
- Перспективные границы Туристического Петербурга
- Существующие туристические подцентры Петербурга
- Перспективные туристические подцентры Петербурга
- Пригородные музейные подцентры и комплексы

ПЕРЕЧЕНЬ ПЕРВЫХ ШАГОВ

МИГРАЦИОННАЯ ПОЛИТИКА

- Создание новой сети миграционных центров, фактическое увеличение их количества и пропускной способности, разведение потоков низкоквалифицированных и высококвалифицированных мигрантов, возможно до момента изменения миграционной политики.
- Упрощение процедуры легализации для высококвалифицированных мигрантов, возможность прохождения медицинского осмотра (для получения рабочей визы) в различных медицинских учреждениях города, в том числе платных.

ПРИВЛЕЧЕНИЕ КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ И ТАЛАНТЛИВЫХ МИГРАНТОВ

- PR-кампания, реклама города как комфортного места для жизни и работы, пособия и стипендии от города успешным студентам.

КРЕАТИВНЫЕ ИНДУСТРИИ

- Формирование среды для функционирования креативных пространств: городская поддержка и содействие развитию креативных кластеров (кварталов, пространств, коворкингов), в том числе проработка снижения государственных и иных барьеров для размещения креативных пространств на территории бывших промышленных предприятий (создание лофтов).

ФОРМИРОВАНИЕ БЕЗОПАСНОЙ СРЕДЫ

- Законодательная проработка возможности создания муниципальной полиции и формирование необходимых резервов для создания института муниципальной полиции (организационные, финансовые, кадровые, имущественные и т.д.).
- Формирование первых подразделений на базе муниципальных районов для отработки и апробации новой системы безопасности.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ДРАЙВЕРЫ

- Усиление взаимодействия со штаб-квартирами крупных предприятий, расположенных в Петербурге (в том числе подписание документов об экономическом и инновационном сотрудничестве).
- Создание пилотного проекта инновационной инфраструктуры на базе сотрудничества города, вузов, инновационных компаний, инвесторов.
- Развитие сервисов и инфраструктуры для самостоятельных туристов.
- Упрощение визового режима для туристов, прибывающих в город на срок от 3 до 5 дней.

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

- Разработка следующих документов в период 2015-2017 годы:
 - Единая градостроительная и экономическая стратегия всей территории Санкт-Петербургской агломерации;
 - Единая экономическая стратегия Санкт-Петербурга и прилегающих территорий Ленинградской области;
 - Единая схема территориального планирования Санкт-Петербурга и прилегающих территорий Ленинградской области;
 - Новые и согласованные друг с другом Региональные нормативы градостроительного проектирования (РНГП) Санкт-Петербурга и Ленинградской области.
 - Проекты планировки крупных планировочных зон города, где предполагается наиболее интенсивное развитие и реконструкция.
- Реформа действующего Градостроительного совета Санкт-Петербурга в целях повышения интенсивности и качества обсуждения градостроительных проблем развития города. Выработка регламента его взаимодействия с Градостроительным советом Ленинградской области.
- Разработка инвестиционного проекта в формате частно-государственного партнерства в целях реконструкции пилотной промышленной исторической территории города (например, части территории вокруг Балтийского завода на Васильевском острове или территории Ново-Адмиралтейского острова).

ГОРОДСКАЯ СРЕДА

- Разработка программы развития городской среды, включающей нормативные требования по учету «средовой логики» при архитектурно-строительном и инженерном проектировании для всех объектов на территории Санкт-Петербурга. В том числе содержащей: а) требования по созданию современной пешеходной и «зеленой» инфраструктуры и общественных пространств в рамках реконструкции или нового строительства городских набережных; б) определение территорий, имеющих потенциал для развития в формате общественного пространства (с последующей разработкой индивидуальных проектов их развития);
- Создание нормативно-правовой основы для создания института модераторов по организации и развитию локальных и долгосрочных партнерств государства, муниципалитетов, общества и бизнеса в рамках проектов создания общественных пространств.

ПЕРЕЧЕНЬ ПЕРВЫХ ШАГОВ

ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА

- Стратегическое территориальное планирование в рамках агломерации, а не административных границ города.
- Мониторинг состояния транспортной системы и транспортного поведения населения.
- Приоритет автодорожного строительства — строительство путепроводов через железнодорожные пути, мостов через Неву и ликвидация транспортных «разрывов» между районами.
- Организация платного автомобильного парковочного пространства в центре города, основанного на существующих потоках и точках притяжения каждого конкретного места/улицы, а также в зависимости от времени суток и недели (разная цена для разных улиц и разная цена в разное время суток/недели).
- Организация велосипедных полос или дорожек в центре города и в новых районах.
- «Перезагрузка» трамвайной системы на новых качественных основаниях: современный подвижной состав и пути, выделенные трамвайные линии (в том числе и в центре города), восстановление ряда линий в центре города в современных форматах.

ЖКХ

- Меры по повышению прозрачности и оптимизации издержек сетевых монополистов.
- Поддержка исследований и пилотных проектов в сфере индивидуальных инженерных систем, подготовка правовой базы, запуск пилотных инновационных проектов в сфере «умных» систем ЖКХ.
- Стимулирование «умного» потребления энергоресурсов и электроэнергии потребителями.

ЭКОЛОГИЯ

- Выявление и редевелопмент территории экологически проблемных ареалов.
- Адаптация системы государственного и муниципального управления к международным требованиям в области систем экологического менеджмента в соответствии со стандартом ISO 14001.
- Формирование единой сбалансированной комфортной системы зеленых насаждений.

УЧАСТИЕ ЖИТЕЛЕЙ

- Формирование групп ответственных представителей от каждого территориального сообщества для участия в бюджетных слушаниях.
- Создание фонда поддержки бизнесов в социальной сфере.
- Формирование пула независимых экспертов для оценки тех или иных законодательных актов, инициатив государственной власти.

АГЛОМЕРАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ

- Организация межрегионального «Фонда развития Санкт-Петербургской агломерации», целью которого будет конструирование и сопровождение сложных проектов частно-государственного партнерства в приоритетных отраслях развития агломерации: создание общественно-деловых подцентров на периферии, развитие транспортной и инженерной инфраструктуры, утилизация твердых бытовых отходов, реконструкция территории садоводств, создание современного и экологически устойчивого пригородного рекреационного каркаса.

ЗАДАЧИ УПРАВЛЕНЧЕСКОМУ АППАРАТУ

- Исключение дублирующих функций в подразделениях городской власти.
- Пересмотр критериев/показателей эффективности работы чиновников как фактор мотивации по выполнению целей стратегии.
- Формирование единой городской службы заказчика по управлению строительными проектами (финансирование проектов на конкурсной основе).
- Проведение муниципальной реформы — формирование двухуровневой системы муниципального управления (превращение административных районов в муниципальные первого уровня).